

# انترناشيونال

إفريقيا



International

مجلس التعاون ومنتدى جامعة جامعة

تصوير من لوتو شهورنا

منوع هو جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

1429 / جماد الأول 1429

- الاجتماع السادس والثلاثين لمجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية
- لوجيستيات تداول ونقل القمح المستورد عبر طريق الموانئ المصرية
- البوصيات ودورها في التنمية والنمو الإقتصادي

- قرات لك. التنظيمات الدولية
- والتنظيمات المحلية وسبل مواجعتها
- إستراتيجية النقل والتنمية في مصر
- المتوحدون إلى جلا ديعهم



**EGYPTAIR**

استمتع بالسما.

[egyptair.com](http://egyptair.com)

## كلام في مشكلة لبنان الشقيق



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AMEL PRESS AND PUBLISHING  
COMPANY LTD - LONDON

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

صلاح عبد المعطي عبيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشاني

أ.د. عصام شحرف

أ.د. أحمد عيسوي صالح

المراسلون والمحرون

جمهورية مصر العربية

\* ريان أحمد بدوي

\* السيد عبد الجيد السيد

\* شرين جلال منير

\* عبد الرحيم مصطفى

\* محمد صابر

\* ميادة محمود

\* ياسمين عبد المجيد

المكاتب

السعودية - جدة

\* مركز الريان محمد عبود للإستشارات البحرية (مسكا)

تليفون: (966) - (2) - (6533724)

فاكس: (966) - (2) - (6533684)

سوريا

\* ريان/ وامي تحوف

محمول

فاكس

كندا

\* شريف صلاح مختار

تليفون: +1 4167250812

عنوان المراسلات

Tel. +2-0122586455 القاهرة

إسكندرية +2-03-4275117

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: International\_p\_e\_m@yahoo.co.uk

عقد الإجتماع الطارئ لوزراء الخارجية العرب بمقر جامعة الدول العربية بحضور 13 زعيماً من بينهم طارق مئري وزير خارجية لبنان والوكالة، ووزراء خارجية مصر والسعودية والكويت والبحرين والإمارات وسلطنة عمان وقطر والعراق والأردن واليمن وليبيا وتونس والجزائر، وتبني عن الإجتماع وليد المظ وزير الخارجية السوري وراس وفد بلاده يوسف أحمد سفير سوريا بالقاهرة وصنوبو الدائم لدى الجامعة العربية. واقتضت الجلسة الافتتاحية للإجتماع على الكلمة القصيرة التي لقاهما محمود على يوسف وزير خارجية جيبوتي ورئيس الدورة الحالية لمجلس الجامعة والذي أكد خلالها على أن الخلاف السياسي يجب أن يحل بالطرق السلمية لا بلغة السلاح الذي سبق أن كلفت لبنان الكثير، وأشار الوزير إلى أن هذا الإجتماع جاء بعد الأزمة الحقيقية التي بدأت تلوح في الأفق، وكذا من منطلق المسؤولية العربية تجاه الأشقاء في لبنان من أجل إبعاد شبح الحرب الأهلية، وإيجاد الوسائل التي تقضي إلى إعادة الحوار السياسي، وطالب وزراء الخارجية العرب الأخذ بزمام المبادرة من أجل العمل على حل الأزمة الصعبة، كما أكد على أن الفرقاء اللبنانيين قادرين بأنفسهم حل مشاكلهم خاصة وأن هذه المرحلة تنذر بمواقف وخيمة ، والأمة العربية في غنى عن انتكاسة جديدة، وتناشد الأطراف اللبنانية ضبط النفس والتعاون مع مجلس وزراء الخارجية، والتعاظمي بإيجابية مع المبادرة العربية باعتبارها الوحيدة المطروحة على الساحة وطالب من مجلس الجامعة النظر في الخطوات التي من الواجب إتخاذها لعلاج الأزمة اللبنانية.

وتحول بعد ذلك الجلسة الافتتاحية إلى جلسة مشقة شرح فيها السيد/ عمرو موسى الأمين العام للجامعة العربية الجهود والإتصالات التي قام بها بين مختلف الأطراف اللبنانية في أجل تنفيذ مبادرة السلام العربية، وطرح طارق مئري وزير خارجية لبنان بالنيابة في هذه الجلسة على وزراء الخارجية صورة الأوضاع في لبنان وطبيعة الإنتهاكات التي تمت في العاصمة بيروت.

وقد سبق الإجتماع الطارئ لجلسة تشاورية غير رسمية لوزراء الخارجية برئاسة السيد عمرو موسى الذي أجرى سلسلة من اللقاءات والإتصالات كان أولها لقائه مع طارق مئري وزير الخارجية اللبنانية بالوكالة، واتصاله هاتفياً بكل من فؤاد السنيورة رئيس الوزراء اللبناني وريان كي مون الأمين العام للأمم المتحدة حيث شرح نتائج الإجتماع والبحث في ترتيبات التهدئة ووضع آلية لتنفيذ المبادرة العربية بشأن حل الأزمة اللبنانية.

واختتم وزراء الخارجية العرب إجتماعهم الطارئ بتأكيد دعمهم بمبادرة السلام العربية لحل الأزمة اللبنانية والحفاظ على أمن وسلامة لبنان بالطرق السلمية مع ضرورة وقف جميع المظاهر المسلحة في ربوع لبنان، ومودة الأمن إلى طبيعتها ، وإتخاذ الخطوات العملية لتنفيذ ذلك، وألا فقد تم تشكيل لجنة وزارية برئاسة قطر والأمين العام- تضم ثنائي دول في الأردن والبحرين والإمارات والجزائر وجيبوتي وسلطنة عمان والمغرب واليمن - قامت بزيارة لبنان بغرض بذل الجهود الدبلوماسية مع أطراف الأزمة اللبنانية احتواء المخاطر التي تهدد لبنان.

وقد اجتمعت اللجنة فور وصولها ببنية برى رئيس مجلس النواب اللبناني الذي يعتبر أبرز القاطب المعارض، كما عثت أيضاً إجتماعات أخرى مع كبار الشخصيات المعنية، وتمت مناقشة تشكيل حكومة الوحدة الوطنية ، وتوصلت اللجنة إلى اتفاق مع الفرقاء اللبنانيين بالعودة إلى الحوار في إجتماع عقد بالدوحة، حيث بدأ قادة الأغلبية اللبنانية والمعارضة إجتماعاتهم في جلسات مغلقة. إن أمن واستقرار لبنان يقتضون تسوية شاملة للخلافات والصراعات الدائرة ، فالأزمة اللبنانية لا تهدد الوطن اللبناني وحده بل تنعكس تأثيراتها السلبية على منطقة الشرق الأوسط المتوترة. وبعد خمس أيام من المفاوضات الكثيفة تم التوصل إلى إتفاق سياسي من شأنه أن يضع حداً للأزمة السياسية التي يشهدها لبنان وقال الشيخ حمد بن جاسم الثاني رئيس الوزراء ووزير الخارجية القطرية في الجلسة الختامية أن الإتفاق نص على أن يتم إنتخاب العماد ميشال سليمان رئيساً توافقياً للجمهورية مع تشكيل حكومة وحدة وطنية حسب بنود الإتفاق وإطلاق الحوار حول تعزيز سلطات الدولة على كل أراضيها بما يضمن أمن لبنان والمواطنين اللبنانيين وحصر السلطة بيد الدولة بما يشكل ضماناً للعيش المشترك وتطبيق القانون واحترام سيادته

عاصم السيد أحمد





# الشركة القابضة للنقل البحري و البري شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

- يحقق الموقع العبقري لميناء بورسعيد على المدخل الشمالي لقناة السويس عنصراً فريداً وجاذباً للخطوط الملاحية العالمية نظراً لتحقيقه كسباً اقتصادياً كون زاوية انحراف الميناء ( صفر ) مما يحقق وفراً في التكلفة يقدر بـ \$2,5 للحاوية الواحدة .
- حققت الشركة حجم تداول قدره ١٠٤١٣٨٨ حاوية مكافئة للعام الميلادي ٢٠٠٧ مقابل ١٠١١١٦٦ حاوية مكافئة للعام الميلادي ٢٠٠٦ بمعدل نمو قدره ٣٪.
- قفز تصنيف الميناء عالمياً في مجال حجم تداول الحاويات من المركز الستين عام ٢٠٠٦ إلى المركز الخامس والثلاثين عام ٢٠٠٧.

## صيانة وإصلاح الحاويات

- تمتلك الشركة ورشة متخصصة في صيانة وإصلاح الحاويات تقوم بصيانة وإصلاح الحاويات وفقاً للمعايير العالمية بمعرفة مهندسين متخصصين حاصلين على شهادة ( IICL ) الدولية.
- كما يمكن أن تقوم الورشة بغسل وتنظيف الحاويات - تبلغ طاقة الورشة ٦٠٠ حاوية شهرياً

## نشاط تداول الحاويات

- ساحات الحاويات ٤٦٧١٣٠ م٢.
- الطاقة النظرية السنوية ٨٠٠٠٠ حاوية مكافئة.
- مساحة المخزن المشترك ٦٠٠٠ م٢.
- إنتاجية الرصيف ١١٥٨ حاوية /متر/رصيف.
- معدل التداول ٢٥ حاوية/ساعة/وثن.

### - المعدات :

- ٩ ونش رصيف عملاق .
- ٢ ونش رصيف متحرك .
- ٩ ونش ساحة عملاق .
- ٣٤ ونش ساحة تسكوبي .
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .

WEB: www.pscchc.com  
E-MAIL: info@pscchc.com

## الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٢٥٠٠٠٠ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢.

رئيس مجلس الادارة والعضو المنتدب  
لواء بحري/ محمد جلال ياسين

التفصيل شارحى مصطفى كمال وحسن مكي حفة ميناء بورسعيد للبر والبحري

٣٢٣٧١٥١ - ٥٩٣٢٣٥٨٦٤ - ٥٩٣٢٣٧٠٤٩١٩ فاكس





## شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع تعلن عن وصول 2 ونش رصيف عملاق و 2 ونش ساحة عملاق



المزاييد على نوافها من كبرى الخطوط الملاحية العالمية في إطار سياسة الشركة في التوسع الرأسي للمحطة لاستيعاب صعوبة التوسع الأفقي للبيئة نظراً لحدودية مساحته. وفي هذا الصدد يشير السيد اللواء بحري / جلال ياسين رئيس مجلس إدارة الشركة بأن المرحلة القادمة مليئة بالمستجدات والتحديات مما تطلب حثية تفعيل مشروع تطوير المحطة والذي من شأنه رفع معدلات الأداء وإنتاجية المحطة من خلال التوسع في طول الأرضية ومساحة الساحات وجلب معدات تداول حديثة. وتشمل خطة التطوير إيراد رصيف الحاويات الرئيسي بطول 400م وعمق 16م وساحة خلفية بمساحة 30000 م<sup>2</sup> وسيتم دعم الرصيف الجديد بعدد 3 ونش رصيف عملاق Super Post Panamax إلى جانب المنظومة المتممة من معدات أرضية ونظم إلكترونية.

يسعد شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع أن تعلن عن وصول عدد 2 ونش رصيف عملاق Super Post Panamax حمولة 60 طن بطول ذراع 58 م قادرة على تداول حاويات الأجيال المتقدمة من سفن الحاويات العملاقة حتى 22 صف متوازي عدد 2 حاوية في الحركة الواحدة. كما ووصول عدد 2 ونش ساحة عملاق (RTG) حمولة 40 طن تحت الأسبريد.

وقد وصلت هذه الأبناش إلى محطة حاويات الشركة يوم 2008/3/29 ليصبح إجمالي عدد الأبناش العملاقة بها 9 أبناش رصيف + 10 أبناش ساحة إضافة إلى المنظومة الأرضية المتممة والمكملة لها. ويواصل هذه الأبناش ستتمكن محطة حاويات الشركة من مواجهة الطلب



## Port Said Container & Cargo Handling Co. adds 2 ZPMC Super Post Panamax Gantry Cranes & 2 Transtainers (RTG) to its crane fleet

PSCCHC/ Port Said – Egypt has taken delivery of two new Super Post Panamax gantry cranes (60 tones with 58 m outreach capable of handling 22 rows of double full containers) and two RTG's (40 tones under spreader) from ZPMC (Zhenhua Port Machinery Co.) of China. The new cranes arrived PSCT on 29/3/2008 increasing number of terminal's gantry cranes to 9 and number of RTG's to 10, thus help faster vessel turnaround times and flow of berthing vessels without delay

PSCCHC comprises 950m container quay with 13.2m draft furnished with 9 gantry cranes, 10 RTG's & yard areas about 470000 m<sup>2</sup>.

PSCT achieved handling volume 1.041.388 Teus in 2007, and looking to improve handling efficiency and berth productivity by adopting new development plan to expand the main container quay by 400m length with 16 m depth to be supported by 4 gantry cranes and other related equipment & necessary facilities.

# Royal Logistics

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: [www.royallogisticsintl.com](http://www.royallogisticsintl.com)



- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance & Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

- \* How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
- \* How could we have the ability to break the routine?
- \* How could the cost of time element becomes zero ?

**With us costs reduced .. with us quality is increased.**

Electronic Procedures ..

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electrical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general

Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt  
Tel.: +202-4149444-4184423-4184283 — Fax: +202-4184428-4148877  
Alexandria Office: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah- 2<sup>nd</sup> floor  
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951 — Fax: +203 - 4877792  
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt  
Tel.: +2062-3710050-3710219 — Fax: +2062-3710051-3710221  
Port Said Office: 21 El Gabary Street, Port Said, Egypt  
Tel.: +2066-3352940-3352941 — Fax: +2066-3352943  
Cairo Airport Office: International Cairo Airport  
International Export Center - Office N° 204  
Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204

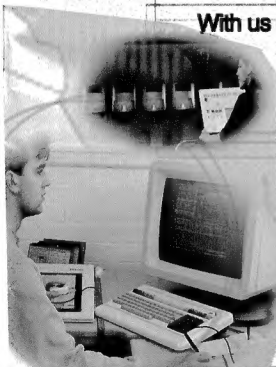




Table (14)  
Container Throughput Damietta Port 1995-2014 (Domestic + Transshipment)

(TEU)

Destination	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Growth Rate %	196.502	355.495	468.673	360.008	433.519	543.860	599.078	680.830	1,114.931	1,176.395	-1%	-2%								
Domestic Throughput																				
Low Growth rate ( -10% / 0% -4% 30 -40% 40 -50% the rest of the years with 0% )	713.338	648.238	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334
Avg Growth rate ( -10% / 0% -4% 30 -40% 40 -50% the rest of the years with 0% )	771.720	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398
High Growth Rate Growth rate ( -4% / 0% -10% 10 -20% 20 -30% 30 -40% 40 -50% the rest of the years with 0% )	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141
Low Growth rate 0%																				
Avg Growth Rate 10%																				
High Growth Rate 20%																				
Domestic + 22.5																				
Low Growth rate	713.338	648.238	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334
Avg Growth rate	771.720	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398	723.398
High Growth Rate	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141	793.141
Domestic																				
Low Growth rate ( -10% / 0% -4% 30 -40% 40 -50% the rest of the years with 0% )	113.694	104.716	95.451	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493
Avg Growth rate ( -10% / 0% -4% 30 -40% 40 -50% the rest of the years with 0% )	296.244	543.532	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841
High Growth Rate Growth rate ( -4% / 0% -10% 10 -20% 20 -30% 30 -40% 40 -50% the rest of the years with 0% )	433.472	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864
Low Growth rate	443.338	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334
Avg Growth rate	137.140	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543
High Growth Rate Growth rate ( -4% / 0% -10% 10 -20% 20 -30% 30 -40% 40 -50% the rest of the years with 0% )	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108
Domestic																				
Low Growth rate	113.694	104.716	95.451	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493
Avg Growth rate	566.344	543.532	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841
High Growth Rate	433.472	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864
Domestic + 22.5, Transshipment																				
Low Growth rate	443.338	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334
Avg Growth rate	137.140	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543
High Growth Rate	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108
Domestic																				
Low Growth rate	113.694	104.716	95.451	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493	87.493
Avg Growth rate	566.344	543.532	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841
High Growth Rate	433.472	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864	116.864
Domestic + 22.5, Transshipment																				
Low Growth rate	443.338	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334	608.334
Avg Growth rate	137.140	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543
High Growth Rate	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108	668.108

N.B  
All KGL conatiner volume are  
transshipment only

N.B Damietta is not expected to reach capacity (2,250,000 TEU) not even until 2014



# Egyptian Ports *Part 4*

## Container Handling, The Future Ahead



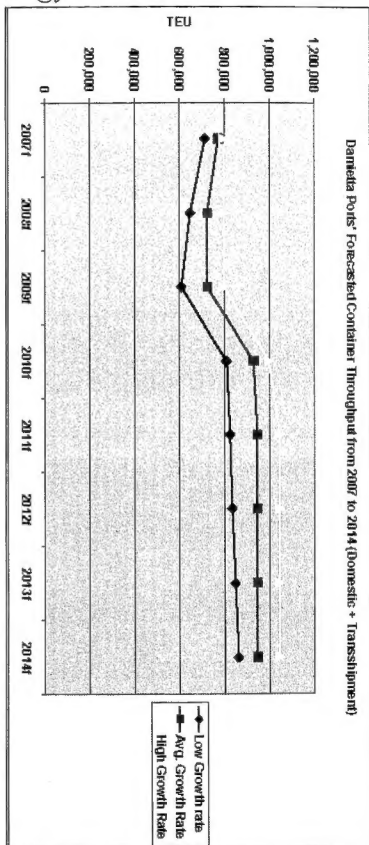
**DR. ISMAIL MOBAREK**

### 3. Damietta Port :

Damietta Port Container Terminal started losing teus to East Port Said since its opening late 2005. The only negative growth rate for containers materialized in Damietta. It is expected that the decline in container throughput at Damietta will keep on until 2009 – after that the throughput would stabilize.

KGL signed an agreement with Damietta Port Authority to build a new container terminal that would reach a throughput of about 4.0 million teu's in 25 years. KGL has a concession to build-operate – and transfer the new terminal within 40 years. The agreement includes deepening the channel and a new basin to -18.00 which dangerously would be acting as an increased sediment trap that would almost double the annual maintenance dredging. No extensions of the breakwaters are envisaged at this stage. This agreement raised many questions that have never been answered by the Government.

Adding the productivity of KGL into the forecast, which would start (as mentioned in the news) by 2010 by handling 200,000 teus increasing by a low 6% annually, or 10% average or 24% high growth rate. Table (14) shows the traffic forecast based on the above mentioned assumptions. Based on the shown forecast Damietta Port is not expected to regain the volumes handled during the last decade. What will happen to Damietta Container Terminal Co. is guesswork at present. How the company would be affected by KGL, would they change their strategy in order to compete with the current circumstances. What really matters is the answer to these questions. As the Port Authority is under the MOT and the Container Handling Company is under Ministry of Trade and Industry – the conflicting objectives of both ministries is showing to a degree that may affect the national economy.



# رقابة دولة الميناء ودورها في تحقيق أغراض المنظمة البحرية

يقع على كافة الدول مسئولية التأكد من مواعمة السفن التي ترفع علمها للاتفاقيات والقواعد الدولية من خلال السلطة البحرية في كل دولة Flag State وإذا ما التزمت كل دولة بالتأكد من كفاءة سفنها طبقاً للاتفاقيات الدولية فسيتحقق بالتالي كفاءة السفن التي تجوب البحار ومن ثم تقلص الحوادث البحرية وتتحقق أهداف المنظمة البحرية المتمثل في ملاحه امنة وبحار نظيفة.

إلا أنه لاحظ في فترة معينة زيادة العواصم البحرية وكرارة التلويح البحري نتيجة لعدم التزام بعض الدول في تطبيق المعايير الواردة بالاتفاقيات الدولية وتبديلاتها على السفن التي ترفع علمها بمرمرة السلطة البحرية لديها Flag State الأمر الذي ظهر معه ضرورة إيجاد نظام جديد تلائم تلك المشكلة تمثل في الاتفاق دولياً على تنظيم حقوق والزامات دولة الميناء لمراقبة التزام السفن الأجنبية المترددة على موانئها بتطبيق الاتفاقيات الدولية الصارية بما فيها حق إحتجاز السفن المخالفة واستبعاد تلك السفن التي تكون دون المستوى المطلوب دولياً من الملاحة الدولية وعرف هذا النظام الجديد باسم نظام رقابة دولة الميناء (Port State Control (PSC

## مذكرات التفاهم الإقليمية

Regional Memorandum of Understanding قامت المنظمة البحرية IMO بإصدار العديد من التشريعات والاتفاقيات الدولية لتوحيد أساليب التفتيش لملأ أبرز إنجازات تمثل في إنشاء اتفاقيات ثامون إقليمى إقليمية دول الميناء على السفن المترددة عليها مما تحقق معه إمكانية التفتيش على كافة السفن من خلال مشاركة كل ميناء وتبليغ نسبة مئوية من التفتيش مما يهيئ إلى تخفيض التكاليف مع ضمان التفتيش على كافة السفن التي تدخل موانئ المنطقة وفقاً لأساليب وإجراءات تفتيش موحدة ومعروفة لفرص استبعاد السفن دون المستوى والتي قد تؤثر سلباً على الملاحة الدولية وتظاقل البحار.

وبناء على ذلك تم تقسيم دول العالم جغرافياً وتوقيع مذكرات تفاهم بين الدول الواقعة في النطاق الجغرافي تضع أسس التفتيش والمراقبة للسفن المترددة على موانئها ويوجد حالياً عدد (9) مذكرات تفاهم هي :

- مذكره تفاهم باريس
- مذكره تفاهم دول البحر المتوسط (Med MOU)
- مذكره تفاهم البحر الأسود (Black Sea MOU)
- مذكره تفاهم طوكيو (Tokyo MOU)
- مذكره تفاهم المحيط الهندي (Indian Ocean MOU)
- مذكره تفاهم الكاريبي (Vina del Mar Agreement)
- مذكره تفاهم أمريكا اللاتينية (Latin American Agreement)
- مذكره تفاهم غرب وجنوب أفريقيا (West and Central Africa MOU)
- مذكره تفاهم (الرياض) دول الخليج العربي (Riyadh MOU)

## العلاقة بين رقابة دولة العلم FS ورقابة دولة الميناء PS

بما سبق يمكن توضيح مفهوم كل نوع من أنواع الرقابة فرقابة دولة العلم (FS) Flag State هي سلطة دولة العلم في التفتيش على السفن وفقاً للقانون والقواعد والإجراءات المحلية للتفتيش على السفن سواء التي ترفع علم الدولة أو علم أجنبي.

أما رقابة دولة الميناء (PSC) Port State Control فتتمثل سلطة الدولة في التفتيش على السفن التي ترد إلى موانئها وفقاً للقواعد والإجراءات الإقليمية التي تنظمها الاتفاقيات الدولية ومذكرات التفاهم الإقليمية المنظمة إليها الدولة.

## الإختصاص والمسئولية:

ونظراً إلى أن العمل الفعلي لتنفيذ كلاً من رقابة دولة العلم FS ورقابة دولة الميناء PS يقترب في جوهره ففي كلا المآتين ما هو إلا تفتيش على السفن من الفارق الأساسي في ارتباط رقابة دولة العلم FS بالإجراءات والقوانين المحلية ، وارتباط رقابة دولة الميناء PSC بالإجراءات وأساليب العمل الإقليمي، ومن هذا المنطلق فإن أغلب الدول احتفظت باختصاص التفتيش على السفن المحلية كمسئولية خاصة دولة العلم FS التفتيش البحري بجمهورية مصر العربية - وأبوكات تنفيذ التفتيش على السفن الأجنبية لرقابة دولة الميناء PSC التي يتم إنشاؤها في كيان منفصل بكونها مؤهلة تأهيلاً جيداً سواء من ناحية التفتيش فنياً على السفن أو في أسلوب إدارة التفتيش لإقليمياً - إلا أنه يجوز أن يتم تفويض نظام رقابة دولة العلم FS لتقيام برقابة دولة الميناء PSC بالتفتيش على كل من السفن المحلية والأجنبية وذلك في حالة وجود نظام قوى وفعال لرقابة دولة العلم FS ، على شرط أن يتم إنشاء إدارة مرتبطة إقليمياً بنظام رقابة دولة الميناء PSC لمنطقة ، فلا يوجد أي نص إقليمي أو دولي



اللواء بحري

مختار عبد الواحد صمان

الأمين العام لرقابة دول البحر المتوسط على الموانئ

## السيرة الذاتية

السيد اللواء بحري/ مختار صمان

- متزوج (ثلاث أبناء ابنة وولدين)
- الحالة الاجتماعية
- الجنسية
- التحق بالأكاديمية البحرية
- بيناير 1965
- تخرج من الكلية البحرية
- بيناير 1969
- تدرج حتى رتبة اللواء
- بيناير 1997

التحق بالعمل بقطاع النقل البحري إعتباراً من 1997  
رئيس الإدارة المركزية لشئون البحرية بقطاع النقل البحري  
مصلحة الموانئ والملاحة، رئيس الإدارة المركزية للشئون الفصائية واللأسلكية والشئون البحرية والمساعدات للملاحة.

- نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد مارس 2003
- رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط أغسطس 2005
- رئيس قطاع النقل البحري والمشرف على هيئة السلامة البحرية ابريل 2006

## الهيئات:

الأمين العام لمذكره تفاهم دول البحر المتوسط في الرقابة على الموانئ  
Secretary General Mediterranean Memorandum on Port State Control Secretariat

## المؤهلات:

شهادة بكالوريوس العلوم العسكرية والبحرية  
ليسانس حقوق جامعة الإسكندرية  
تدريج ليجيسترات النقل البحري



وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري



## شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

- هي أولى الشركات المصرية في مجال تداول الحاويات والبضائع ( 23 عاما )

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ وتخزين الحاويات كما تقدم أنشطة تستيف البضائع وتخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء ( البشري - البيضاء - العامية )  
لتخزين الحاويات والبضائع

SC QUAY 45 ALEXANDRIA  
GOIMROK-AL-AHLY EGYPT  
TEL: 4800633- 4800634  
4862124 TELEX: 545561 H UN  
WWW.alexcont.com  
E-mail: alexcont@alexcont.com



## تهنئة وشكر

يتقدم الريان / هاروق مورو رئيس مجلس ادارة شركتي مير ميد  
للملاحة & مورو شبنج لاين إلى السادة أعضاء مجلس إدارة الشركة  
والسيدات والسادة المديرين وكذا جميع العاملين بالشركة علي المجهود  
الناجح الكبير الذي بذلوه بالنهوض بشركتهم.



بنتهي الفرصة مع الأخلاق مع بدأ خطط حاويات منتظم بين الموانئ المصرية والموانئ السورية والتركسية  
والتي يبدأ تشغيله وحمله الملاحى متخصصا في نقل الحاويات المملوكة للخط والخطيرة المملوكة  
والتي يبدأ تشغيله اعتبارا من 2008 / 6 / 10.

هذا علاوة علي الخطوط الملاحية المنتظمة لسفن نقل البضائع العامة والتي تعمل في منطقة البحر الأحمر بين  
موانئ السويس - بورسودان - عدن - الحديدة - جدة - العقبة  
وكذا سفن نقل البضائع العامة والتي تعمل شرق وغرب موانئ البحر الأبيض والأدرياتيک.  
وكذا ننتهز هذه الفرصة لتتقدم بالشكر لجميع الجهات والقطاعات التي ساهمت وساعدت في تفعيل هذا الخط  
الملاحى للحاويات.

رئيس مجلس الإدارة  
ريان / هاروق مورو

الدكر الرئيسى : شارع النصر - الإسكندرية ( ج م م )

الهاتف : 66374 / 66374 ( موبايل ) +203 483 966 / 483 967

فاكس : 66374 / 66374 ( موبايل ) +203 483 966 / 483 967

النسب : السويس - دمياط - بورسعيد

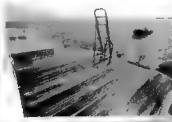
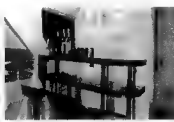
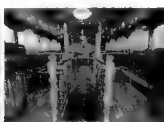
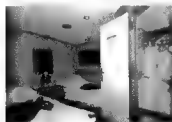


CHAIRMAN  
CAPT. F. MORO

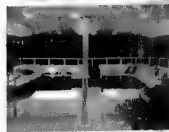
OUR COMPANY F.M.T TOURS HAVE THE PLEASURE TO INVITE YOU TO VISIT OUR SAFARI BOAT M/Y CAPTMORO AND SAIL WITH HER THROUGH OUT THE BEAUTY OF NATURE WHERE YOU COULD NEVER FIND ANY WHERE ELSE IN THE RED SEA AND HAVE THE ADVANTURE WITH DIVING IN THE DEEPTH OF RED SEA WITH THE DIFFERENT COLORS OF REEFS, FISH, MANTANA AND SHARKS. WE DO ALSO SCUBA DIVING IN ALL RED SEA DESTINATIONS LIKE: HURGHADA MARSA ALAM, MARSA GHALIB, HAMATA, ST. JHONS, BROTHERS ISLAND DEADLU ECT. ALSO WE WOULD LIKE YOU TO JOIN US IN OUR NEW DESTINATION TO PORTSUDAN AND SUDIAARIBIA M/V CAPTMORO IS EQUIPED WITH THE LATEST NAVIGATIONS EQUIPMENT ACCORDING TO THE INTERNATIONAL STANDARS .AND HAVE A VERY PROFFESIONAL CREW WITH A 5 STARS SERVICE



TOURISM MANAGER  
ENG. REEM MORO



CHAIRMAN / CAPT. FAROUK MORO  
Tel.: +203-4840094 / 4831967 / 4837966 / 4837965 -  
(+2012)1166372- (+2012)1166374  
Fax : +203-4808588 E-mail : moro@access.com.eg  
- info@captmoro.com  
.Head Office: 5 El-Nassr St., Alex., Egypt



# تهنئة من الأعماق

الدكتور

أحمد عيسوى صالح

يهنى السيد الدكتور الوزير

جلال مصطفى سعيد

على ثقة القيادة السياسية بتعيينه

محافظاً للفيوم

داعياً لسيادته

بالنجاح والتوفيق

فى ظل القيادة

الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



رئيس مجلس الإدارة

وأ أسرة تحرير

مجلة إترناشيونال

وجميع العاملين بها

يهنئون

السيد اللواء بحرى

محمود جاتم القاضى

رئيس مجلس إدارة

الإتحاد العربى لعرف الملاحة البحرية

والسيد اللواء بحرى

محسن كصرى

الأمين العام

والنواب والجهاز الإدارى والأعضاء

بمناسبة تجديد الثقة

فى سيادتهم وإعادة انتخابهم

ويتمنون للجميع النجاح والتوفيق



## سقط سهواً



فى تشكيل مجلس إدارة غرفة ملاحة

السويس والبحر الأحمر

والتصحيح كما يلى

السيد الأستاذ / محمد غريب عبد العزيز

رئيس قطاع الشؤون التجارية شركة القناة

للتوكيلات الملاحية

السيد / محمد غريب عبد العزيز  
عضو مجلس الإدارة



السيد الأستاذ / غريب محمد على الحداد

شعبة النقل البحرى

السيد / غريب محمد على الحداد  
عضو مجلس الإدارة

air shipping

ocean freight

rucking

air freight

TOTAL LOGISTICA FOR SHIPPING & TRADE  
11 EDONIS ST. IBRAHIMYA  
ALEXANDRIA, EGYPT  
TEL. (203) 5934726 / 5910058 / 5905442  
FAX: (203) 5931774

# التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)

## دراسة مقارنة

الجزء الثالث

2007/2006 - 2000/1999



بقلم دكتور/ أحمد عيسى صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشؤون الاقتصادية

في العديدين السابقين تحدثنا في الجزء الأول عن الميزان التجاري والذي تبين منه أن العجز في الميزان التجاري قد ارتفع من 11.47 مليار دولار في عام 2007/99 إلى 15.82 مليار دولار في عام 2007/06، وبلغ معدل نمو العجز التجاري خلال السبع سنوات 4.7%، وتبين أن العجز في الميزان التجاري مع الولايات المتحدة قد ارتفع بنسبة 142.1% ليما بين عامي 2007/06 و 2006/06. كما ارتفع العجز مع أهم دول أوروبا بنسبة 18.5%، وانخفض لهند والصين بنسبة خفض قدرها 10.6% في حين ارتفع العجز مع السعودية والإمارات بنسبة زيادة قدرها 85.4%، وارتفع العجز مع الدول الأخرى بنسبة 21.2%.

وفي الجزء الثاني تناولنا الصادرات حيث بلغت حصيلتها الصادرات في عام 2009/99 6.39 مليار دولار، ارتفعت إلى 22.02 مليار دولار في عام 2007/2006، بنسبة زيادة قدرها 244.7%، وبلغ معدل النمو السنوي للصادرات 19.33%، ولقد بلغت الصادرات السلعية باستبعاد الوقود والزيوت المعدنية (وأهمها البترول) 4.11 مليار دولار في عام 2009/99، ارتفعت إلى 8.25 مليار دولار في عام 2007/2006، وبلغ معدل النمو السنوي للصادرات السلعية بخلاف الوقود والزيوت 10.4%، ولقد عرضنا المصداقات السلعية للصادرات وكان آخرها الصادرات من السلع الثامة والسلع الأرز ومنتجات صيدلية والأسمدة ومصنوعات من حديد وصلب وسجاد وأغطية أرضيات، ومنسوجات الصوف، والملابس الجاهزة، ومصنوعات من الوطيموم.

ولقد تبين أن السلع الوارد ذكرها في هذه المجموعة قد بلغ مجموعها صادراتها في عام 2002/02 985 مليون دولار بنسبة 32.6% من مجموعها بينما السلع التي لم يرد ذكرها بلغ 2032.3 مليون دولار بنسبة 76.4% من مجموعها، وفي عام 2005/05 بلغ مجموع السلع الوارد ذكرها 1694.1 مليون دولار بنسبة 32.8% من مجموعها، وبقي السلع التي لم يرد ذكرها بلغ 3477.7 مليون دولار بنسبة 67.2%، وفي عام 2007/2006 بلغ مجموع السلع الوارد ذكرها 2311.6 مليون دولار بنسبة 30.7%، من على المجموعة وبقي السلع التي لم يرد ذكرها بلغ مجموعها 5207.5 مليون دولار، أي أن السلع التي لم يرد ذكرها ارتفعت من عام 2002/02 و 2003/2002 إلى 2007/2006 بنسبة 232.3%، وبلغت 5207.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدر 156.2%، وكان يتم ذكر هذه السلع أو أهم منها حتى يتم التعرف على ما تصدره من سلع يرتفع بعضها بذا من حجمها.

كما سبق تبين أن الصادرات لم تزد الزيادة المتوقعة نتيجة أو كرد فعل لتحرير سعر الصرف الذي أدى إلى تخفيض ليرة حيث تمت تحرير سعر الصرف لليرة في أواخر شهر 2003 بنسبة كبيرة مع أدى إلى تخفيض اليرة لصرى بمسبة كبيرة وكان من المثلون أن تزداد الصادرات بنسبة أكبر من نسبة تخفيض سعر الصرف، ولكن الصادرات لم تتحول إلا بنسبة ضئيلة حيث ارتفعت صادرات السلعية بخلاف الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها (البترول) من 510.2 مليون دولار في عام 2003/2002 إلى 1175.1 مليون دولار في عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 134.9%، ومعدل نمو سنوي قدره 23.7% في حين أن سعر الصرف للدولار انخفض من حوالي 4 جنيه مصرى إلى حوالي 3 جنيه مصرى بنسبة خفض قدرها 33.3%، أي أنه قد تم تخفيض قيمة الجنيه المصرى بنسبة 33.3% بينما الميزان التجاري ارتفع بنسبة 23.7%، هذا فضلا عن عدم ثبات الكيان المصرى من سلع لها فيها ميزة مثل الملابس الجاهزة التي انخفضت صادراتها من 147.6 مليون دولار في عام 2002/02 إلى 119.3 مليون دولار في عام 2007/2006 بنسبة 17.7%، والقطاعات التي انخفضت صادراتها من 199.2 مليون دولار وبزغل القطن التي انخفضت صادراتها من 153.1 إلى 128.9 مليون دولار في عام 2007/2006.

ولذلك تبين أن تشجيع المحافظة على الكليات التي يتم تصديرها وكذا الأسواق والقول التي تصدر إليها سلع لها فيها ميزة تالسية وذلك من سبل إلى أسواق جديدة بدول جيدة.

**مدى دفعه الصادرات المشروعة عن الصادرات،**

إن البيانات لمشروعة في بيانات البنك المركزي ربما تشيرها عدم دقة، حيث إن ما سبق أن عرضنا فإن مجموعات السلع بخلاف الوقود والزيوت والإبرة في عام 2003/2002 بلغت 4.16 مليار دولار في حين مجموع السلع الواردة لتصدير في هذه المجموعة بلغ مجموعها 5.1 مليار دولار بنسبة 36.6% من المجموع، من أن هناك سلع مجموعها 2.66 مليار دولار بنسبة 66.4% من المجموع لم يرد أي ذكر بمصنوعها، وفي عام 2007/2006 بلغ مجموع مجموعات السلع بخلاف الوقود 10.23 مليار دولار في حين أن مجموع السلع الواردة بها تتصلل بلغ 3.02 مليار دولار بنسبة 29.5%، من أن هناك سلع مجموعها 7.21 مليار دولار بنسبة 70.5% لم يرد ذكرها، ومن الأولى أن يتم نشر بيانات هذه السلع المجهولة الهوية والتي يلقى مع ذكرها إلى الشك في البيانات المشروعة.

وفي هذا الخصوص فقد ورد تقرير الاتصاحات الاقتصادية لصادرات 2007/2006 الذي تنشره الأرقام في محلة 2004 (بالطبعة) أن بيانات التشرة الاقتصادية للبنك المركزي المصري عن الصادرات تظهر إلى مخالفة واضحة لبيان، تهى لتخفيض قيمة الصادرات المشروعة لتجيز التجارى لتسوير إلى هذا المكنى جديدا في هذا المجال.

فهذه البيانات تشير إلى أن قيمة الصادرات المصرية للولايات المتحدة بلغت 849.8 مليون دولار عام 2007/2006 مقارنة بدمو 564.3 مليون دولار في عام 2005/2006.

(بالنظر إلى البيانات الأمريكية بشأن الصادرات المصرية للولايات المتحدة والتي ترمد أي صادرات عن طريق دولة ثالثة، فإن هذه الصادرات بلغت 8870 مليون دولار بد تمثيلها بكثايف النقل

الولايات المتحدة في السنوات القمى 2002، 2003، 2004، 2005، 2006، ويرجع ذلك إلى قيمتها تلمع نمو 37.2% من قيمة الصادرات المصنوعة من قبل البنك المركزي المصرى التي يجب أن تراجع مائاته بصورة حاسمة في هذا الشأن لأولا لا عالا بها بالعالمية.

### الخلاصة والتوصيات للصادرات

من المفترض أن ليكل الاقتصادى للإنتاج لصرى متنوع ومشترى من الدول الأفريقية ولكننا لم ننتقل من إستراتيجية الترويج والوقود الإفريقى الكومبوا بدليل أن صادراتنا الدول الأفريقية تراجعت نسبتها بين 9.9% من إجمالي الصادرات في عام 2002/2003 و 2% في عام 2004/2003، وانخفضت في عام 2006/2006 إلى 1.4% من إجمالي الصادرات كما تراجعت الدول العربية بين 11.4% في عام 2005/2006 و 12.2% في عام 2007/2006، وفي 2004/2003، عام 2006/2005 و 11.5%، وفي عام 2007/2006 بلغت 12.4%، وهى بسبب متدنية، هذا فضلا عن أن الميزان التجارى بيننا وبين السعودية ودولة الإمارات العربية - كما سبق أن أوفضنا - قد ارتفع العجز به من 418.5 مليون دولار في عام 2006/2005 إلى 776.1 مليون دولار في عام 2007/2006، أي أن صادراتنا تالمع الأقل من وارداتنا منها.

وقد سبق لرواة الاقتصاد والتجارة الفرجية أن أجرت دراسة من تحقيق نو الصادرات المصرية (إعداد مؤسسة ستانفورد للأبحاث مارس 1995)، وقد ورد بها أن أغلب الإستراتيجى التي إتخذ عليها نوع تحقيق نو في صادرات السلع فى التقاطية الإقتصادية باستقتنا، لتزول (القطن)، بخلاف 20% فى التصدير للمعمل إلى أن تتصاعد الصادرات إلى 1999 عام ثلاثة ألتالها عام 2001 بتقاربت الدراسة أنواع الصادرات التي تتمتع فيها مصر بعلقات تصدير عالية مثل اللباس المصنوع والمنتجات الجلدية والمنتجات الجلدية والفروشات الخفيفة والسجاد والمصاحبات السياحية والمنتجات الغذائية الصنعة والأدوية والإلكترونيات وبكثايف الميزانير، كما سبق أن أوفضنا لم تتحقق عدم الأعداد وبلغ معدل نو الصادرات السلعية بخلاف البترول ومنتجاتها 17.7% فى الفترة 2003/2002 إلى 2006/2005 ما بين عامي 2006/2005 و 2006/2006.

2007 ارتفعت الصادرات السلعية بنسبة 46.4%

إن قضية الصادرات المصرية تتصل أهمية جوارية لها من آثار إيجابية على مجمل النشاط الإقتصادى وتحقق معدلات مرتفعة لنمو وزيادة فرص العمل المنتجة، ونرى العمل الجاد لزادة تنفق الصادرات الخارجية والتكثير على زيادة الإنتاج وجديته، وإزالة كافة معوقات التصدير وزيادتها كقيمة للعمل على:

- تخفيض تكاليف الإنتاج لسلع المصرية من خلال خفض الألباء المالية الغير مباشرة التي تتحملها السلع.

- تطوير تحسين الجودة النوعية للسلع والإلتزام بالمواصفات القياسية المصنوعة والمعمل بها ليكن الإنتاج مطابقا للمواصفات نو أية إستثمارات سياء أكان ذلك الإنتاج للإستهلاك المحلي أو التصدير.

- والعمل على تنمية المصداقات القياسية وتنويعها.

- تطوير البنية الأساسية لتصنيع في مجال التصنيع والتعبيل والمعلومات وتشجيع إنشاء الشركات التي يكون نشاطها الأساسى تسويق المنتجات المصرى في الأسواق العالمية، وزيادة إنتاج الأجهزة

القائمة بتمية الصادرات والتسويق بينها ومن هذه الأجهزة التفتيل التجارى ويتركز تنمية الصادرات وتهيئة الماخرى والأسواق الدولية وإلى يقوم التفتيل التجارى بدور رئيسى في تنمية الصادرات بمراسلة الأسواق الخارجية ومعرفة إستراتيجياتها والعمل على يمكن تصديرها وإتباعه مع المصدين ومواقعهم

وتصميم أن يكون أساس تقويم الكتاب يتم تجمعه من زادة الصادرات، وإتباعها بمعايير وإجراءات الديمية وأعداد التكاليف والنفقات التي تلمع مع الإنتاج.

- والعمل على تغيير البنية الأساسية كدليل الأفريقية وتشجيع إقامة فروع كبرى البنوك المصرية في الدول الأفريقية وإتاحة المصنوع من الماخرى والأسواق إلى غير تصديرها.

- أن يكون تنمية الصادرات الأممية القصوى في كافة أجهزة الدولة وأن تهم هذه الأجهزة بتبسيص الإجراءات المرتبطة بالتصدير.

في الجزء الرابع سوف نتناول الواردات

## مؤتمر ومعرض أفريقياتيكوم 2008

الدكتور نظيف وطارق كامل في الجلسة الافتتاحية

بقلم عبد السلام السيد أحمد



ستضافات مصر للمرة الثالثة بمركز القاهرة الدولي للمؤتمرات ومؤتمر ومعرض الاتحاد الدولي للاتصالات "تليكوم أفريقيا 2008" الذي شارك فيه وزراء الاتصالات من مختلف دول العالم وحوالي 200 عارض من 40 دولة، ويهتم هذا المعرض أحد أهم الأحداث الدولية في مجال الاتصالات والمعلومات حيث يضم أحدث ما وصلت إليه الشركات المتخصصة في مجالات خدمات الأقمار الصناعية وأجهزة الاتصالات ونظم المعلومات وقواعد البيانات وتطبيقات التليفون الثابت والمحمول والإنترنت فائق السرعة وشبكات الجيل القادم من الاتصالات ونقل المعلومات.

وقد قام الرئيس محمد حسني مبارك بإفتتاح المعرض بحضور الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء والسادة وزراء الدفاع والاستثمار والتربية والتعليم والتعليم العالي "البحث العلمي ومحافظ القاهرة". واستعرض الدكتور طارق كامل وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات المحاور الرئيسية الستة للمعرض والمؤتمر. والخطوات البارزة التي خطتها مصر ودورها كمدخل لعمليات تصدير خدمات تكنولوجيا المعلومات في أفريقيا. بالإضافة إلى استعراض إمكانيات التعاون الإفريقي والدولي مصر في هذا المجال. وأكد الدكتور طارق على أن إفتتاح الرئيس مبارك لهذا الحدث الدولي الهام في مجال الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات يعكس إهتمام سيادته المستمر بتطوير هذا القطاع وتشجيعه لجذب المزيد من الاستثمارات الإقليمية والعالمية. وإيجاد فرص العمل للشباب خاصة وأن هذا القطاع يعتبر أهم القطاعات الاقتصادية في مصر، وطرح الوزير خلال الجلسة الأولى للمؤتمر والمعرض رؤية مصر في القضايا الراهنة المتعلقة بمجال تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات، مؤكداً على أن أهم هذه القضايا حالياً هي تأمين الفضاء الإلكتروني. وحماية المعلومات والخصوصية حيث يهتم العالم كله حالياً بهذه القضايا والبيئة التشريعية والتكنولوجية اللازمة لتأمين هذا الفضاء الإلكتروني.

لأول مرة أول منطقة تكنولوجية مبدية يتم تقنياً بالتعاون بين وزارة اتصالات وتكنولوجيا المعلومات ووزارة استثمار منطقة المعادي على مساحة 75 فدانا. وتوفر حوالي 40 ألف فرصة عمل بمحلتها التي ينتهي عام 2012، وتتخصص هذه المنطقة في تصدير الخدمات التكنولوجية.

المحور الرابع: ومنصة المعلومات وتطبيقاته:

عرض الدكتور عمرو بدوي الرئيس التنفيذي للجهاز القومي لتنظيم الاتصالات آخر أرقام المشتركين في التليفون المحمول في مصر والتي وصلت إلى 23 مليون مشترك، وأشار إلى أن حجم الاستثمارات المحلية والعالمية التي تدفق إليها السوق المصرية في هذا المجال بلغت 40 مليار جنيه، بينما تعددت الزيادة في خدمات الاتصالات في مصر بفضل التليفون المحمول 9650٪. وتعتبر هذه النسبة من أكبر المعدلات السنوية في العالم.

المحور الخامس: ومنصة التنمية البشرية:

استعرض الدكتور أحمد الشربيني مدير المعهد للتعاون المشترك بين مصر والدول الأفريقية في مجال التدريب التقني والتخصصي والقسم البشري حيث قدم المعهد العام الرابع على التوالي برنامجاً تدريبياً متخصصاً في الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات تموله وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات حيث يشارك فيه سنوياً 20 مهتساً من 10 دول إفريقية.

المحور السادس: ومنصة دعم التنمية الاقتصادية للاتصالات:

قدم المهندس بشير شفيق رئيس مجلس إدارة الشركة المصرية للاتصالات بياناً تفصيلياً شرح خلاله الخطة الإستراتيجية التي تقوم الشركة بتنفيذها بغرض نشر خدمات الاتصالات الحديثة في جميع أنحاء الجمهورية، وتحقيق نقلة نوعية في شبكة الاتصالات المصرية كما جعلها تملك أكبر وأحدث بنية تحتية للاتصالات في منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا وهي وصل طول الشبكة إلى 25 ألف كيلو متر بجانب التوسع المستمر في نشر الخدمة التليفونية في جميع المحافظات ورفع الكفاءة التليفونية خاصة في الريف المصري.

على هامش المؤتمر:

- استعرض الدكتور بسري الجمل وزير التربية والتعليم والدكتور هاني هلال وزير التعليم العالي تقديم مشروع تطوير المدارس التجريبية والمدارس الإعدادية على مستوى الجمهورية بإستخدام تكنولوجيا المعلومات، كما تم استعراض عدد من المشروعات التي تتم بالتعاون مع منظمة الليان الأفريقية كمؤامج تمثيل الشراكة بين الحكومات والمنظمات الدولية.

- استعرض الدكتور حازم عبد العظيم الرئيس التنفيذي لبيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات وأمين خير الدين عضو مجلس إدارة الهيئة نماذج الشركات الجديدة في مجال تصدير الخدمات التكنولوجية، كما تم عرض التجربة المصرية الناجحة في هذا المجال على العالم.

- أوضح ريب كنوازي رئيس منظمة GSM العالمية ومقرها لندن أنه تم منح قطاعات الاتصالات المصرية جائزة هذا العام التي تتمتع في سياسات التميز وتشجيع الإستثمار التي تمنح كل عام للدول المتميزة في هذا المجال.



الرئيس مبارك يقص الشريط إيداً بإفتتاح المعرض

كلية الجلسة الرئيسية:

ألقى الدكتور أحمد طيف رئيس مجلس الوزراء، عقب الإفتتاح كلمة الجلسة الرئيسية للمؤتمر حيث أعلن أن مصر ستكولوجيا. لمعلومات والاتصالات كان لها الفضل في التنمية الاقتصادية والإجتماعية المستدامة على مستوى القارة الأفريقية، وأن قطاع الاتصالات يمثل نقطة إنطلاق لجذب الإستثمار الأجنبي المباشر له وإيقية القطاعات والمجالات الأخرى خاصة وأن العالم يتجه نحو ثورة جديدة وهي ثورة الاقتصاد القائم على المعرفة.

المحور الأول: ومنصة دعم التنمية الاقتصادية للاتصالات:

أكد الدكتور طارق كامل وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات في أن المحور الأول يركز على تصدير خدمات تكنولوجيا المعلومات، وعرض إستراتيجية مصر لتصدير هذه الخدمات لتصل إلى 1.1 مليار دولار حتى عام 2010، وذلك من طريق الإعتماد على الكفاءات المصرية الماهرة، وأنه من الخطط لها توظيف 50 ألف فرصة عمل بنهاية هذا العام.

المحور الثاني: ومنصة دعم التنمية البشرية:

أظهرت الدكتور هدي بركة مساعد أول وزير الاتصالات في شرحها لهذا المحور الخطة الإستراتيجية لوزارة تطوير العملية التعليمية بإستخدام تكنولوجيا المعلومات طبقاً للبرنامج الإنشائي للرئيس مبارك بالتعاون مع وزارة التربية والتعليم ووزارة التعليم العالي، كما عرضت أيضاً المبادرة الجديدة التي تعرض لأول مرة على الرئيس، وتهدف إلى تطوير التعليم الثانوي بإستخدام تكنولوجيا المعلومات.

المحور الثالث: ومنصة دعم التنمية الاقتصادية للاتصالات:

عرضت في السادسة وربعي نائب الرئيس التنفيذي لبيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات مع المهندس ووفد عبد السميع رئيس مجلس إدارة شركة التري الذكية نموذج مجسم يعرض





# الاجتماع السادس والثلاثين لمجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية المملكة المغربية - الدار البيضاء 6-8 مايو / أيار 2008

المغربية خلال الفترة 2008/5/8-6 برئاسة سعادة الأستاذ نعيم بن إبراهيم النعيم رئيس الاتحاد  
وقد افتتح الاجتماع معالي المهندس كريم غلاب وزير التجهيز والنقل حيث التقى  
كلمة تم إعتمادها ضمن وثائق الاجتماع.



9 - المرافقة من حيث المدعى على قيام الاتحاد بتخصيص جائزة سبوية لأفضل ميناء بحري عربي، وتشكيل لجنة من أعضاء الاتحاد من كل من السعودية - المغرب - الجزائر - سلطنة عمان - ليبيا - سوريا - الأردن - والأمانة العامة للاتحاد، لوضع نظام هذه المعانة والمعايير والضوابط التي تحكمها، مع الاستعانة بتجارب الهيئات الدولية - على أن توضع اللجنة خلال شهر من تاريخه في مدينة الإسكندرية وعرض توصيات على الاجتماع القادم لمجلس الإدارة.

10 - اعتماد تقرير مرافق الحسابات والحسابات التكميلية ومبرراته الاتحاد عن عام 2007.

11 - دعوة أعضاء الاتحاد للمشاركة في الترتيبات المنبثقة عن الاجتماع هذه الهيئة من أجل تعزيز التعاون بين دول الاتحاد.

12 - المرافقة على إضمار كل من الهيئة العامة للجمار والموانئ بوزارة قطر وميناء الحرة مصراتة (ليبيا) أعضاء عاملين في الاتحاد وشركة الأصال البحرية (السعودية) معضواً منتسباً إيماناً من العام الحالي 2008.

13 - يتم استكمال رئاسة الاتحاد الحالية من المملكة العربية السعودية وذلك خلال الاجتماع القادم لمجلس الإدارة عن قيام الأمانة العامة للاتحاد بإيفاد الترتيبات المنبثقة لتكريم السيد رئيس الاتحاد سعادة الأستاذ نعيم بن إبراهيم النعيم خلال الاجتماع المشار إليه أعلاه.

14 - المرافقة على تجديد تعيين السيد اللواء بحري/ عصام الدين بدوي، أميناً عام للاتحاد لمدة أربع سنوات ابتداء من تاريخ انتهاء فترة تعيينه الحالية وذلك وفقاً للمادة 29 من النظام الأساسي للاتحاد وعلى ضوء ما أبراه أعضاء مجلس الإدارة بطلب بقاء السيد جويو الأمين العام.

15 - تكليف الأمين العام بالتوقيع مع السادة أعضاء الاتحاد لإقرار التعديلات المنبثقة على النظام الأساسي الحالي للمجلس، وبما يتماشى مع المقتضيات الحالية، وعرض هذه التعديلات للجمعية العامة للاتحاد على شكل الجمعية العمومية في اجتماع غير عام.

16 - يمكن عقد الدورة 37 لمجلس الإدارة في القاهرة على أن يترافق موعد انعقاد الاجتماع القادم مع موعد وزارة النقل البحر خلال الربع الأخير من عام 2008.

الضمانات الخاصة بالإشراف على الاجتماعات العامة والمجالس العامة:

تم في اليوم الثاني من الاجتماعات القيام ببعض الأنشطة والمجالس الخاصة:

أولاً: في إطار حرص الاتحاد على تبادل الخبرات والإطلاع على أعمال الموانئ البحرية العربية، تم تقديم عرض لعدد من الموانئ المصرية وذلك على النحو التالي:

1- المرافقة في زيارة ميناء بورسعيد (مصر) والاطلاع على الأعمال المنبثقة عن الاجتماعات العامة للاتحاد.

2- تقديم القانون 02/15 المتعلق بإصلاح قطاع الموانئ بالمغرب.

3- تقديم من الموانئ الأردنية وأيضاً وخطط التطوير المستقبلية.

4- تقديم من الموانئ في سلطنة البحرين.

5- ميناء القليعة في الجمهورية العربية السورية.

6- ميناء دكا في بنغلاديش.

7- تجربة التخصص في موانئ سلطنة عمان.

وقد جرت مناقشات واستشارات حول ما تم تقديمه من عروض.

ثانياً: في إطار حرص الاتحاد على تعزيز التعاون والتشويق بين الموانئ الأعضاء تم توقيع اتفاقية تعاون بين الهيئة العامة للموانئ المغربية والهيئة العامة للموانئ السورية بهدف تبادل الخبرات وتجارب الموانئ في كافة المجالات وخاصة تنمية الموانئ البحرية.

هذا وقد تم في إطار زيارة من الموانئ الأعضاء للاتحاد كما تم إحاطة الأمانة العامة للاتحاد بنتائج مكالمة تنفيذ ما ورد في الاتفاقية، ليكون ذلك نموذجاً للتعاون الثنائي والمتعدد الأطراف بين الموانئ الأعضاء في الاتحاد.

ثالثاً: تمحور مجلس الإدارة على ما تم إيجازه في مجال التعاون الثنائي بين أعضاء الاتحاد حيث تم تقديم توصية لمجلس وزراء النقل العرب، وذلك بإنشاء ميناء بحري مستقيم بميناء بيرعيت بين تونس والمغرب من اقتضاه في نهاية شهر أيار الحالي.

وإجراء التنسيق حالياً بين تونس والجزائر وليبيا لإنشاء خليوة ثانية منتقلة وتبادل الخبرات والمعلومات بين الأطراف بغية تطوير الموانئ البحرية بحركة النقل البحري في ما بينها.

عقد مجلس إدارة اجتماعه السادس والثلاثين في مدينة الدار البيضاء، بالمملكة شارك في الاجتماع السادة معالي الدول الأعضاء في الاتحاد وممثلين عن جامعة الدول العربية ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية والهيئات الأخرى.

أعلن سعادة رئيس الاتحاد عن اكتمال النصاب القانوني للإجتماع بحضور معشقين من 17 دولة عربية، تلى ذلك إقرار جدول الأعمال على النحو التالي:

نقطة 1: تقرير عن موقف تنفيذ القرارات والتوصيات السابقة لإجتماع مجلس الإدارة وإعداد محضر الاجتماع الدوري 35.

نقطة 2: تقرير عن إجتماع لثامن للجنة الفنية للفرع البحري.

نقطة 3: تقرير عن إجتماع الخامس للجنة المشكلة لتنفيذ إستراتيجية تنمية مستوى مهارة لوزراء البحرية.

نقطة 4: إقسام الاتحاد إلى عضوية الاتحاد الدولي للموانئ والمرفأ.

نقطة 5: دراسة إنشاء قاعدة بيانات عن واقع قطاع النقل البحري العربي.

نقطة 6: مجلة الاتحاد.

نقطة 7: موقع الاتحاد على شبكة الإنترنت.

نقطة 8: تقرير تطبيق البهيكل الموحد لتعريف الرسوم والأجر.

نقطة 9: إنشاء مركز عربي لتكسيك البحري.

نقطة 10: جائزة أفضل ميناء بحري عربي.

نقطة 11: الحسابات الختامية وتقرير مرافق الحسابات.

نقطة 12: طلب الهيئة المصرية لتصنيف السفن لواء بحري/ عصام بدوي.

ب- طلب تصفيم سفن كل من مملكة البحرين - دول قطر - ميناء مصراتة (ليبيا) - شركة الأعمال (السعودية) لبحرية الاتحاد.

نقطة 13: موعد ومكان إجتماع 37 لمجلس الإدارة.

وفي ضوء المناقشات والأراء والملاحظات التي أجمع حول جدول الأعمال تم التوصل إلى النتائج التالية:

1 - اعتبار كلمة معالي وزير التجهيز والنقل ضمن وثائق الاجتماع وتكليف الأمانة العامة للاتحاد بتضمين المقررات الواردة في هذه الكلمة ضمن خطة عمل الاتحاد.

2 - معضد الاجتماع الدوري 35 لمجلس الإدارة، وأثناءه على الأعمال المنبثقة عن الاجتماعات العامة للاتحاد.

3 - ومصادقة تنفيذ القرارات والتوصيات الواردة في المحضر.

4 - التفكير في أعضاء الاتحاد بالتفاعل مع توصيات اللجنة الفنية الدائمة بتسمية المهارات البشرية وبحضور اجتماعاتها، والقيام بإعداد محضر عن مراكز ومعايير التدريب والتكوين في البلاد العربية وبرامجهم وإمكاناتها التدريبية وتعميم ذلك على أعضاء الاتحاد.

5 - تكليف الأمانة العامة بمطابقة نشاطات وإجتماعات الاتحاد الدولي للموانئ والمرفأ والبحرية وتعميم المصوغات والوثائق التي تصدر عنه على أعضاء الاتحاد العربي.

6 - دعوة قطاع النقل البحري بوزارة النقل في جمهورية مصر العربية بإعداد ورقة عمل حول إنشاء قاعدة بيانات عن واقع النقل البحري بالتنسيق مع الأمانة العامة للاتحاد وذلك خلال شهر من تاريخه لرفعها إلى مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ومن ثم عرضها على اللجنة الاقتصادية والإجتماعية للتنمية الاقتصادية، بإتخاذها بقراراً من قبل المصوغات بقطاع النقل البحري المصري خلال فعاليات الاجتماع القادم لمجلس إدارة الاتحاد.

7 - تشييد معهد الدول في إصدار مجلة الاتحاد ودعوة كافة الأعضاء بالتفاعل معها وخاصة من خلال الإشتراك في إعداد المجلة والإعلان فيها وتسمية ممثل عن كل ميناء بالتواصل مع اللجنة وتوزيعها بالمجلات والأخبار عن هذه الموانئ.

8 - التفكير في أمانة قيام الاتحاد بزيادة موقع الاتحاد على شبكة الإنترنت وتزويده بخدماتهم وتبنيهم وتضمينها إلى بوابتي وتعيين مختص من قبائله بالتعامل مع هذا الموقع ولخطر الأمانة العامة بأسماء.

9 - التفكير على قيام الدول الأعضاء التي لم توافق الأمانة العامة بالوقوف على مدى تطبيق مبادئ الرسوم والتعريفات للقيام بذلك بأسرع وقت ممكن والإلتزام بتطبيق تلك المبادئ ليتسنى للأمانة العامة عرض ذلك على مجلس وزراء النقل العرب في إجتماعهم القادم.

# لوجستيات تداول ونقل المنتج المستورد عن طريق الموانئ المصرية

بقلم / سمير معوض محاضر في الاقتصاد البحري وصناعة اللوجيستيات



## أولاً : مقدمة:

- 1 - بإيجاز نفيق فإن صناعة اللوجيستيات باعتبارها أنشطة / عمليات مولدة للقيم المضافة .. وقتاً وجودة وتكاليف.. هي مجموعة الكيانات والأدوات والوسائل التي تترك طبيعة التحدياات العملية والشكلاات الإجرائية وتطوير المفاهيم والتطبيقات الاقتصادية .. وتواجهها معها تحقيق أعلى مستويات الكفاءة في التعامل معها على أساس الالتزام بجماية مصالح جميع الأطراف الضالعة في التجارة الدولية.
- 2 - هذه الصناعة الإستراتيجية البالغة الأهمية تقوم على سياق متراكب من العلاقات البشوية والإدارية والتكولوجية والمعلومات والإتصالات ومن أهم أهدافها تحويل الموانئ من مجرد مقدم خدمات أولية إلى طلائع إنتاجية مصنعة للخدمات اللازمة لتتفق مشمولات التجارة الدولية.
- 3 - يقوم ملك العمليات اللوجيستية على أساسه على أنشطة ثلاث مترابطة ومتواصلة ومتشابة هي :
  - تدوير السلع
  - تخزين السلع وتوزيعها وبيعها ونقلها
  - إعادة الطلب
- 4 - وتتعدى سلسلة الإمداد العملى للقمع (Grains Global Logistics Chain) على عدة ركائز لوجيستية في الموانئ من أهمها:
  - 1 - Port Consolidated Facilities.
  - 2 - Import Terminal.
  - 3 - Silos / Warehouses.
  - 4 - Means of Transportation.
  - 5 - Distribution Networks.
- 5 - وتقوم لحواني بخور أساسى سواء في بلد المورد أو بلد المستورد باعتبارها مرافق تسهيلات وتشبهات في سلسلة النقل البحري الدولي (Transport Chain Facilitator).
- 6 - كما تعد الموانئ من ضمن أهم عناصر البنية التحتية لأنشطة النقل التجاري الدولي التي تسهم في نمو ولزاهار تجارة الأقماع الدولية.
- 7 - وفي مطلق الأحوال فإن مصر تعتمد على النقل البحري ولوجيستياته في استيراد لأقماع وتداولها.
- 8 - وتتأثر سلسلة العمليات اللوجيستية في جانب منها في هذا الشأن على عرض الطاقة النقلية البحرية فلاسباب عدة يمكن عرض السفن غير من بسبب قواعد ونظم ال ISPS و ISM حيث تصبح نوعيات وأعداد السفن اللائقة لنقل هذه السلعة في كفية.
- 9 - وفي كل الأحوال فإن صناعة اللوجيستيات سلسلة من العمليات الممتدة عبر مراحل ثلاث : الإنتاج والتوزيع والإستهلاك على نحو متكرر.

## ثانياً : الأهمية الاقتصادية / الإستراتيجية للقمع في مصر:

- 1 - تشير الإحصاءات إلى أن الإستيراد المصري من القمع المالى بلغ نحو 7.1 ملايين طن و 5 مليون طن ذرة في العالم 2007، وفي عام 1984 كان إنتاج مصر من القمع 8.1 مليون طن .. وفي ذات العام أستورد الإتحاد الأوروبي 6.5 مليون طن والبرازيل 6.4 مليون طن واليابان 5.5 مليون طن.
- 2 - والمعروف أن القمع في السوق الدولية يعتبر من السلع الحرة في سوق العرض والطلب والأسعار.
- 3 - في العام الماضى (2007) ترددت أسعار القمع المستورد ما بين 400 إلى 500 دولار للطن تسليم ميناء الشحن بتفاه (F.O.B) (آى ما بين 2200 إلى 2600 جم) وفي الأشهر الأخيرة ارتفعت أسعار الأقماع في السوق الدولية بنسبة 640.
- 4 - وتعتبر مصر الدولة الأولى من ضمن عشرة دول مستوردة للقمع على مستوى العالم.
- 5 - ويبلغ الإستهلاك الإجمالى للقمع المصري 13.5 مليون طن قمع منها نسبة 52.6 مستورد من الخارج و 47.4% إنتاجاً ذاتي.
- 6 - ويصل إستهلاك الفرد في مصر إلى 180 كيلو جرام في العام.

- 10 - وتستورد مصر الأقماع من الولايات المتحدة وأستراليا وكندا وروسيا / كازاخستان.
- 11 - ويعد ارتفاع أسعار القمع عالمياً بالنسبة للدول المنتجة له ميزة للميزان التجاري وميزان المدفوعات لديها .. إضافة إلى تخفيضها من الإعانات المالية الزراعية (Subsidies) التي تمنحها لزراع القمع.
- 12 - وبصورة متناقضة فإنه يمثل خطفواً مالية في موازين المدفوعات / الموازن التجارية بالنسبة للدول المستوردة القمحيرة التي يعتبر القمع بالنسبة لشعبها مصدراً مهما للحصول على العملات الحرة.
- 13 - وهناك إحصاءات شبه مؤكدة أن سوق عرض القمح يستعرض لإختلالات في مواجهة تزايد الطلب العالمى نتيجة لاتجاه عدد من الدول المنتجة على نطاق واسع للقمح إلى إستخراج الوقود الحيوى (BioFuel) من مصادر متجددة مثل الكحول الأتيلي (Ethanol) الذى يستخرج من الذرة.
- 14 - ومن المتوقع بسبب ذلك أن تتسع مساحة زراعة الذرة على حساب تقلمس مساحات زراعة القمح في الدول الصناعية مثل الولايات المتحدة وكندا وأستراليا وروسيا.
- 15 - في أوروبا يجرى الآن إستخراج الـ (Biodiesel) من بذور نبات اللات (Rapeseeds) وفي البرازيل يتم إستخراج الأيثانول من نبات قصب السكر وجميعها مساحات أراضي ستؤثر على المساحة اللازمة لزراعة القمح.
- 16 - ومن ثم فإن عبء التضمين / ارتفاع أثمان المواد الغذائية سيقع على كامل شعب الدول الفقيرة . فضعف الدول الغنية تبلغ نسبة إستهلاكها من 10% إلى 15% من دخلها فيما ترتفع النسبة إلى 50% في الدول الفقيرة.
- 17 - وتسهم حالات اللوجيستيات بتعقيدها في الدول النامية في زيادة أسعار القمع (والقمح بصفة عامة) نتيجة الفجوات التي تعترض حلقات سلسلة الإمداد اللوجيستى (Logistics Supply Chain).

## ثالثاً : المعايير الدولية المحددة والمقبولة لكوكانات القمح المستورد:

1 - من عناصر اللوجيستيات أن يتم فحص رسائل القمح في موانئ الشحن والتكلم من مطابقة الشحنات للمواصفات المحددة نباتياً وبيولوجياً.	الرقوية	مقبولة حتى 13.5 %	الحد الأقصى
2 - ويوضح الجدول التالي النسب المقررة للمواصفات:	البروتين	مقبولة حتى 10.8%	الحد الأدنى
	الغروية الجافة للدقيق	مقبولة حتى 7.8 %	الحد الأدنى
	مؤشر القوية	مقبولة حتى 73	الحد الأدنى
	مواد غريبة	مقبولة حتى 0.8	الحد الأقصى
	مشية العرق للسول	مقبولة حتى 1.2	الحد الأقصى
	الكسر والضمور	مقبولة حتى 5.2	الحد الأقصى
	اللب الذى تلتفته الحرارة	مقبولة حتى 0.3	الحد الأقصى
	إجمالى اللب التالف	مقبولة حتى 4.2	الحد الأقصى
	العيوب النواقص	مقبولة حتى 5.3 %	الحد الأقصى

# نابح لوجيستيات تداول ونقل القمح المستورد عنه طريق الموانئ المصرية

3 - إعادة م بين الفحص على أساس عينات (كميات) مختارة (Sublots) وتمثل النسب المثلث إلى الجدول أعلاه حدود التجاوز/ السماح المقبولة لإعتبار شحنات القمح محل قبول.

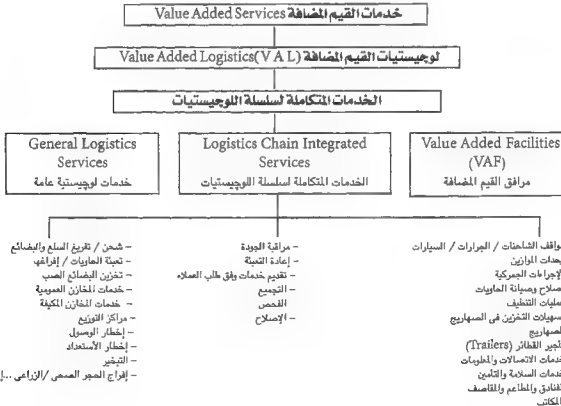
4 - يتمثل كما كانت شحنة القمح غير مطابقة المواصفات من الناحية الزراعية و / أو الناحية البيولوجية أدى ذلك إلى تعثر إجراءات قبول الشحنة واستقالة مدة الإفراج عنها وتتدخل اللوجيستيات في هذه الحالة إلى لوجيستيات سلبية مؤثرة كعسما على.

- 1 - التفتتات Costs
- ب - الجهود Efforts
- ج - الوقت Time
- 5 - ويؤدي احتلال جدول وصول/ إبحار السفن المشحونة برسائل الأوامر إلى ومن الميناء في أحيان عدة إلى حدوث تكس (Congestion) في الميناء وتحوله إلى عنق زجاجة يؤثر في منظومات اللوجيستيات.
- 6 - ويترتب على هذا الاكتظاظ أرتياك جدول التفتتات وإرهاق البنية التحتية والبنية اللوجية للميناء .. وتحميل الإقتصاد القومي بأعباء غرامات التأخير (Demurrage) التي تؤثر على أثمان السلع وأثمان مخرجاتها.
- 7 - ويوضح الرسم في أسفل الصفحة أهم مكونات صناعة اللوجيستيات في الموانئ:
- 1 - تعتمد منظومة النقل البحري على عدة محاور هامة من ضمنها السفينة الناقلة للتجارة المصنوعة بحرا.. والموانئ .. ويظهر الميناء الجغرافي والإقتصادى والديموجرافى.
- 2 - فاسفن تعمل في خدمة التجارة الدولية البحرية .. والموانئ تعمل في خدمة السفن ومشحونات البضائع والسلع .. ويظهر الميناء يقدم خدمات الميناء كما يقدم خدمات شبكات النقل المتعدد الوسائل (Multimodal Transportation)
- 3 - وعلى ذلك فكل من أضلاع المثلث هذه تشارك على نحو فعال في سلسلة الإمداد اللوجيستية (Logistics Supply Chain) وينبغي أن تعمل في تماسق وتوافق وتزامن دقيق.
- 4 - فعمولة سفينة واحدة من القمح تتطلب نقلها برأ إلى السوق الداخلية عشرات القطارات أو آلاف الشاحنات أو مئات السفن النهرية.
- 5 - وفيما تتقاضى السفينة سعر نواوين واحد ومحدد (Freight rate) فان

- 6 - ويمنح النقل النهري بالشاحنات بنه أكثر ملائمة مع لوجيستيات النقل بنظام من الباب الباب (From door to door).
- 8 - ويمنح النقل النهري في مصر من مشكلات هيدروليكية وفيزيائية جمه .. يتم التخطيط للتغلب عليها.
- 9 - كما أن النقل بالسكك الحديدية يحتاج إلى تطوير شبكات خطوطه الحديدية وزيادة أصوله العاملة .. فهناك نحو 350 قطارة سكة حديدية لا تعمل وتعد عبئا على الطاقة الكلية في هذا القطاع الحيوى في مصر.
- 10 - مشكلة لوجيستيات أخرى توجد في بعض دول توريد القمح مثل دولة كازاخستان التي تعد جغرافيا محاطة بأراضى من كل جوانبها (Landlocked) وليست مطلة على موانئ بحرية.
- 11 - ويوضح عن ذلك ضياع في الوقت وزيادة في تكاليف النقل إلى الدول المستوردة.
- 12 - ويمنح الفاقد من القمح في بعض الأحيان أثناء عمليات النقل غير الملائمة ضسارة إلى هذه السلعة الإستراتيجية.

## خامسا - الخلاصة:

- أن صناعة اللوجيستيات تعتبر سلسلة متصلة تقوم على محورين هامين الأول هو محور مجال الأنشطة (Economies of Scope) والثاني هو محور وفورات حجم الإنتاج (Economies of Seale) والميناء / محطة الموانئ الذي / التي تقوم على هذين المحورين هي التي ستحقق أكثر الأهداف نجاحا.
- بعد الوقت هو لب عمليات الخدمات اللوجيستية في مجالات التجارة والإستثمار فحين تطورت صناعة اللوجيستيات تطورت معها القيمة المضافة اليومية الوقت .. فقد كانت:
- 1- Time is money
- 2- Time is victory
- 3-Time is the essence of Logistics
- في زمن مضى
- في زمن لاحق
- في زمننا الراهن
- ولا يعلم أحد ما الذي سيأتي به المستقبل القادم



# البورصات ودورها في التنمية والنمو الإقتصادي

يقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالي والإقتصادي



**نبدأ أولاً بتعريف كلمة البورصة فنقول أن لفظ البورصة له أساس علمي وهو سوق الأوراق المالية ولو أن البعض يقول أن لفظ البورصة يرجع إلى أن كان بعض التجار ينزلون بضدق متاعلة تدعى فان دي لا بورص بمدينة بروك ببلجيكا - وهو المكان الذي يتم فيه البيع والشراء بواسطة تجار يسمون بالسماسرة حيث لا يظهر المنتج ولا المستهلك بل الأغلب أن يكون الأمر مجرد مضاربة في فروق الأسعار.**

والثابت أنه من خلال ما قد تشجع عليه سيولة البورصات من الحركة وقلة التكاليف يجد المشتركون المبرمون سيولة في البيع وسرعة ويمكن أن تلبي هذه لمة الظاهرية للمستثمرين إلى تشييد لممارسة رقابة على الشركات، كما يمكن يؤثر بشكل سلبي على نظم إدارة الشركات ويؤثر بذلك بالنمو الاقتصادي.

ولهذه الأسباب الثلاثة فإن زيادة سيولة أسواق الأوراق المالية قد لا تلبي مع كل ذلك إلى تعزيز النمو الاقتصادي. ولقد حاولت دورا مامية كثيرة تعميق أسواق الأوراق المالية (البورصات) فيها بإجراء إصلاحات كثيرة إبان التسعينيات وأقيمت على تحرير نظمها المالية وتحسين مناخ الاستثمار فيها ( من خلال تحقيق استقرار الكلي وتوفير مناخ أفضل لأشعة الأعمال) وعلوت أثر مؤسسات جديدة للارتداد على هذه الأسواق وأدخلت التصنيفات على البنية الأساسية الرئيسية من أجل إعطيات سوق رأس المال - كما كانت الكثير من البلدان إصلاحات شاملة لمعاشات الضمان وصحفت مشروعات الأعمال المملوكة للحدول بأمل تطبيع تنمية رأس المال ومع زيادة وتيرة الإصلاحات لصامتت التنمية بشأن تنمية سوق رأس المال في البلدان النامية غير أن هذه التغيرات المالية لم تتحقق في كثير من البلدان - بعد ما يفرض من عطفين من الإصلاحات فإن حالة أسواق رأس المال في البلدان النامية لا تزال مشتعلة ولكن ونظرة الأمام بالرغم من أنها سريعة لإجلا لا يمكن بنفس القدر من الإثارة التي ميزتها في البلدان المتقدمة.

وقد عانت بعض البلدان النامية من الركود أو على الإنكماش في البورصات فيها خاصة بالنسبة لأسواق رأس المال والصناديق المصدرة المحلية والتي يفرضها على الرغم من أنها لا يمكن تصور زيادتها للتنمية الاقتصادية ورفع معدل النمو بدون بورصات الأوراق المالية - إلا أن العقبات في بورصات الأوراق المالية لها تأثير سلبي على اقتصاد إقليمي والتنمية المالية - ولتفادي ذلك الأثر يجب أن تكون البورصات أكثر تكاملا وإفتاحا. وأظن أنه من الواجب هنا أن نشير إلى أن التنمية المالية من خلال تدعيم تخصيص الموارد وبالتالي حركات الإخضرار قد تخفف معدلات الإخضرار - فلما وجدت وفورات خارجية ضخمة بدرجة كافية مرتبطة بالإخضرار والاستثمار - فإن التنمية المالية تنبئ في النمو على المدى البعيد، ومن المهم الإشارة هنا إلى أن البورصات ذات الكفاءة العالية تعمل على إضمار أسواق النمو الاقتصادي ، ويجب هنا أن نشير إلى أن تطور البورصات يرتبط بعللة إيجابية للنمو الاقتصادي.

**وختاما** لهذا البحث نريد أن نلأه طينا أن نعرض خصائص الأسواق المالية العربية - فبالرغم من وجود العديد من الأسواق المالية في العديد من الدول العربية على اختلاف درجة نموها وتطورها - إلا أن هذه الأسواق يشهدها العديد من السلبيات سواء كان ذلك في سوق الإصدار (الراية) أو في سوق التداول (السوق الثانوية) وتتمثل تلك السلبيات بما يلي :

- 1 - ضيق نطاق السوق سواء كان ذلك بالنسبة لمحدودية الأدوات أو في شاة حجم الإصدارات وعدم انتظامها.
- 2 - ضعف الكفاءة تنمائية كبيرة من الأسهم مع عدم طرحها للجهاز - نشاط الشركات المسماة وسبادة النمو العالي لدى بعض الشركات.
- 3 - استملاك البنوك وشركات التأمين على نسبة مائة من الإصدارات.
- 4 - ضالة نسبة العائد الصافي في هذه الأوراق قياسا على منافذ الاستثمار المحلية الأخرى المتاحة.
- 5 - ضعف وفجاء دور الوساطة المالية المتخصصة في أعمال سوق الأوراق المالية - مع بداية توزيع الأوراق حيث لا تزال تعتمد على أسلوب الأعمال المباشر لتوزيعها.
- 6 - ضعف التشريعي والتنظيمي في إختلاف القوانين واللوائح والنظم لمحددة بالإضافة إلى تضارب جهات المتخصصين.

وود فلأى أرجو أن أكون قد وفقت في عرض موضوع الأسواق المالية البورصات ودورها في التنمية والنمو الاقتصادي ..

**والله ولي التوفيق.**

ويشترط في البورصات أن يكون التناقد طبقا لنظام خاص لا يقتصر في كل المفرد. بعد ذلك نوضح مفهوم بورصة الأوراق المالية فنقول أنها السوق التي تتعامل في الأوراق المالية مثل الأسهم والسندات - وأهم وظيفة للبورصة هي ضمان التداول للنظم للأوراق المالية وتأمين الأموال من أجل الاستثمار - كما أن بورصة الأوراق المالية تشكل جزءا ماما من سوق المال بمعناه الواسع حيث يتكون سوق المال من ثلاثة أسواق لكل منها خصائصه وأدواته وسياساته وتتمثل هذه الأسواق في الآتي:

1 - سوق النقد وهو مجال تداول الأموال قصيرة الأجل أي التي لا تتجاوز ستة والشركات التي تعمل في هذا السوق هي البنوك المركزية والبنوك التجارية.

2 - سوق رأس المال وهو مجال التعامل في الأموال متوسطة وطويلة الأجل وأهم المؤسسات العاملة فيه هي مؤسسات مصرفية تضم البورصة المتخصصة ونزاد الاستثمار ومجموعة هي مصرفية تضم شركات الاستثمار وشركات التأمين على الحياة ومؤسسات التأمين الإجتماعي وصناديق التأمين والائتمان.

3 - سوق الأوراق المالية (البورصة) وهو مجال التعامل في الأوراق سواء عند إصدارها لأول مرة أو عند تداولها بعد ذلك وبعد سوق الأوراق المالية أحد الأليات الهامة لتجميع الموارد المالية وتوزيعها على المشروعات الاستثمارية من خلال اقتناء الأفراد والشركات لا ويصدر في هذا السوق من أسهم وسندات كما يلعب دورا أساسيا في تطوير وتنظيم أساليب التمويل لمشروعات وتوفير ذلك التمويل بالأموال والمؤسسات من حيث الشروط والتكاليف. وتلبي البورصة العديد من الوظائف الرئيسية للاقتصاد القومي ولعل أهمها تضم السيولة وتجميع المدخرات لإسعاد في عملية الاستثمار والتنمية وتلبية إحتياجات الدولة المالية اللازمة للقيام بأنشطتها المتزايدة لتمويل أهداف التنمية من طريق إصدار السندات طويلة الأجل والأدوات قصيرة الأجل - أدوات الخزنة - تتكلم بعد ذلك من دور البورصات في التنمية والنمو الاقتصادي فنقول أن أدبيات التنمية المالية كانت حتى وقت قريب تركيز حصريا على العلاقة بين الوساءة الإئتمانية والتنمية الاقتصادية غير أن أسواق الأسهم في البلدان النامية تعتبر الآن مصدرا مهما لتمويل التنمية.

وتشير الدراسات الحديثة إلى أن العلاقة بين أسواق الأوراق المالية (البورصات) والتنمية الاقتصادية تدعى إلى تنمية أسواق الأوراق المالية مع الجوانب الثلاثة المختلفة بالنسبة المالية ويشير إلى أن البورصات يمكن أن تشجع على التخصص وتلك على حياة المعلومات ونشرها وإلى أنها تقلل من تكلفة ترقية المدخرات فتسود ذلك الاستثمار فضلا عن أن ذلك يمكن الأسواق أن تركز مزايا إمكانية التخفيف من مشاكل صاحب المال (المؤكل) من خلال تحقيق التسايق بين مصالح المدينين والملاك - وفي هذه الحالة يجاهد المدينون لتعظيم قيمة الشركة فيهربون بذلك النمو الاقتصادي.

وتقل البورصات ذات السيولة الكافية من مخاطر حيازة الأوراق المالية عن طريق السماح لمستثمرين البورصة والبيع وسرعة وتلكه ديمية عندما يرغبون في تغيير حوافظهم المالية وفي نفس الوقت فلهاها تتجج الشركات إمكانية التخفيف من مخاطر صاحب المال (المؤكل) من خلال إصدار الأسهم وإذا كان البورصات حسنة التطوير وذات السيولة العالية يمكن أن تحسن تخصيص الأموال وتمتد لفاق النمو الاقتصادي - غير أن زيادة سيولة البورصات يمكن أن تعوق النمو.

**وهناك ثلاث طرق يمكن بواسطتها أن يحدث ذلك وهي:**  
الأولى: أن وجود قدر كبير من السيولة في البورصات يمكن أن يقلل معدلات المدخرات أو تزيد بواسطتها الاستثمار.  
الثانية: أنه نظرا للريبة التي يظنها البعض من تأثير مهم على المدخرات فإن زيادة السيولة في البورصات يمكن أن تقلل من معدلات الإخضرار من خلال تغييرها السلبي على الربية وقلة رغبة ذات تقلل من الطلب على المدخرات الهوائية.

# ترانز مصر

## توقع عقد شراكة مع شركة شاك مان الصينية للنقل الثقيل

- ترانز مصر ترعى مؤتمر إستراتيجية النقل والتنمية في مصر برعاية معالي السيد وزير النقل المهندس محمد لطفي منصور
- إفتتاح ساحة تخزين ومستودعات مغلقة على مساحة 10000 متر مربع كمرحلة أولى بمنطقة مرعم بالإسكندرية
- فتح اتفاق جديدة في تنمية الإقتصاد الوطنى
- توفير أكثر من 100 فرصة عمل للشباب وفريق خدمة عملاء للبضائع المجمعة



في إطار تطوير إستراتيجية النقل في جمهورية مصر العربية عقدت غرفة ملاحه الإسكندرية في الثالث عشر من الشهر الجارى بحضور السيد وزير النقل المهندس محمد لطفي منصور مؤتمر موسع تحت عنوان " إستراتيجية النقل والتنمية في مصر " ونظراً للدور الإيجابي والفعال لشركة ترانز مصر في مجال الخدمات الملاحية واللوجستية فقد دعت غرفة الملاحه الشركة لتكوين راعى رسمى للمؤتمر والذي يعد من أنجح المؤتمرات لما فيه من حلول وإيضاحات لمعظم القضايا التي تهم صناعة النقل الدولى والداخلى هذا بالإضافة إلى تسليط الضوء على ما قامت به الحكومة من إنجازات حيوية وهامة تلك الصناعة.

وعلى هذا الصعيد وقعت شركة " ترانز مصر للنقل والتجارة " إحدى شركات ترانز مصر - حىنى مصطفى العنتبلى عقد شراكة مع شركة SHACMAN الشركة الرائدة في مجال صناعة النقل الثقيل على مستوى التوزيع وخدمة سيارات النقل الثقيل بجمهورية مصر العربية حيث وقع عقد الشراكة مدير عام شركة ترانز مصر للنقل والتجارة ونائب رئيس مجلس إدارة المجموعة الأستاذ محمد حىنى مصطفى العنتبلى ورئيس شركة شاكمان الصينية السيد وانج جانج بحضور السيد رئيس مقاطعة شاكمانى والسيد الدكتور أبى اوزيى وزير التجارة بالمقاطعة وكل من السادة أحمد حسنى العنتبلى نائب رئيس مجلس إدارة شركة ترانز مصر والمدير العام شركة ترانز مصر شينج كايينج اند تريفنج والسيد حىنى العنتبلى رئيس مجلس إدارة المجموعة .

هذا وقد تم طرح الفلدة الأولى من مركبات النقل الثقيل من موديل رأس التريلر موديل 10 F2000 عجلة و 6 صهلا ، وللتان كاجاج وأعجاب جميع العاملين في قطاع مركبات النقل وسيارات الجر في جمهورية مصر العربية وذلك لتعمل السيارة وبملائتها لأجواء الطرق المصرية وكذلك لتعملها للخدمة الشاملة حيث أنها تقوم على استخدام نفس التقنية الخاصة بالمركبات الآلية الصنع " MAN " لأمر الذى كان له طابع الإثر في الإقبال عليها وبقى عليها شراؤها.

هذا والجدير بالذكر أن شركة ترانز مصر شينج سوف تقدم خلال هذا الشهر لفتتاح خدمة التخزين على مساحة 10000 متر مربع كمرحلة أولى من خلال مغازنها المغلقة ومستودعاتها المفتوحة والمجهزة باستقبال كافة أنواع البضائع ، والتي تتميز بموقعها المتميز في منطقة مرعم بالقرب من مطار الإسكندرية ، ميناء الإسكندرية البحرى ، ميناء الإسكندرية البحرى والطريق الدولى مركزا يساهم من خلاله بتقديم خدمات الترانزيت والتخزين للبضائع المجمعة لجميع العاملين في قطاعات الصناعة والتجارة وقطاع التبريل.

وكما هو معلوم بأن في نفس هذا الموقع تم إنشاء مركز الصيانة وقطع الخيار لمركبات النقل ثقيل " شاكمان " والذي به يكتمل تقديم هذه المركبة للسوق المصرى من حيث تقديم الضمان المجانى لمدة سنتين وتوفير جميع قطع الغيار اللازمة وبشكل مستمر .

وعليه فقد جاءت رغبة ترانز مصر للنقل والتجارة ذات الخبرة العريقة في مجال النقل الدولى لتتخصص في أن تجميع شركات



لتقديم أحدث مركبات النقل الثقيل صناعة صينية بخبرة سيارات " MAN " الآلية لجمعته بين الخبرة الآلية والاقتصادية السعر .

وتعتبر شركة شاكمان واحدة من الشركات الرئيسية في العالم التي تعمل في مجال صناعة النقل الثقيل حيث تتواجد في الشرق الأوسط وآسيا والباسيفيك حيث تقدم إنتاجها من خلال شبكة وكلاء عالية تغطي أكثر من دولة عبر القارات الخمسة .

وتملك ترانز مصر أسطول حديث لمركبات النقل بجميع السمات والتي تستوعب جميع الاحمال بدما من المركبات الصغيرة سعة طن ونصف وحتى الكساحات للشحريات الفاصه.

هذا ويؤكد السيد أحمد العنتبلى نائب رئيس مجلس إدارة المجموعة ومدير عام شركة ترانز مصر شينج كايينج اند كايينج عن أن الشركة بفريق خدمة العملاء المؤهل قادرة على تقديم خدماتها في مجال الشحن البحرى والجوى والبرى بشكل يرضى عملائها من حيث المتابعة الفورية للشحنات وتوفير وتبديل جميع العوائق التي قد تواجههم.

هذا بالإضافة الى خدماتها المتميزة والتي تتبرها بـ لشركة على مستوى الشرق الأوسط



فى مجال نقل السمساريل والكمبيوترات والزيتون كزيت الزيتون وزيت الطماطم الأخرى والتي تقدمها بكفاءة من خلال فريق عمل مدرب وبأه خبرة طويلة في هذا المجال .

وبذلك تعتبر مجموعة شركة ترانز مصر من الشركات الرائدة عالميا من خلال شبكة وكلائها المنتشرين في جميع أنحاء العالم مع سيها دوما نحو القمة والعالمية.

### زيادة عدد السياح العرب

وإلى 80 مليار جنيه منها 20 مليار جنيه إستثمارات إسرائيلية  
وإلى 80 مليار جنيه منها 20 مليار جنيه إستثمارات إسرائيلية  
وإلى 80 مليار جنيه منها 20 مليار جنيه إستثمارات إسرائيلية

### خسائر فرصة الترميميات العالمية

أشار الدكتور فؤاد جمال رئيس البترام القومى للإصلاح التشريعى بمركز مطبوعات مجلس الوزراء إلى أن خسائر الفرصة العالمية بالتسوية الترميميات أربعت بنسبة 93.7 خلال عام 2006 حيث بلغت 39.57 مليار دولار مقابل 28.8 مليار عام 2003 ، والنسبة لمر فى انخفاض معدل الفرصة إلى 36.3 عام 2006 ، وبلغت الخسائر الناجمة عن الفرصة 88 مليار دولار مقابل 56 مليار عام 2003 ، وقد أوصى الدكتور فؤاد بضرورة تدريب وتنمية مهارات رجال الألبان العاملين في مجال محاربة القرصنة وإستمرار تنظيم التلوات للتعريف بالإلتزامات الدولية المعطية في هذا المجال

### أخبار ومحطات

#### رقم 8 لأعظم الأولمبياد

أختارت الصين العاصمة الثالثة يوم 8 من شهر 8 عام 2008 موعداً لتنظيم أعظم الأولمبياد في تاريخ العالم، ويجمع ذلك إلى أن الرقم 8 في التقاليد الصينية يعنى الحظ السعيد والسعادة في الوقت ويستم إقامة الأولمبياد بالرغم من الأعمال الاحتجاجية في إقليم التبت ذاتى الحكم، واعتراض مسيرة الشرطة الأولمبية في بعض المدن الأوربية.

## التنظيمات الدولية والتنظيمات المحلية وسبل مواجهتها

ميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

تبر هذه الأيام أوقات عصيبة للنقل البحري الدولي. ففي الأماكن العديدة حول العالم، تجد أفكار وتعليمات إقليمية ومحلية كثيرة تؤثر في عمل السفن، وخاصة تلك التي نؤم بالعمل بين المناطق المختلفة من العالم. فالتقواعد التنظيمية الخاصة بالبيئة التي نؤدها الضغوط الاجتماعية والشعبية هي المسئولة أساساً عن هذا التغيير الذي يجعل ناك صعوبة للإستجابة البناءة وبدون إظهار عدم المسئولية.



على حل الأمور محلياً تتناسب الشعور بقوة الحكمة المحلية والشعور بأن مصير الأمور ليس في أيدي البيروقراطيين الدوليين، ولكن في النهاية ، فإن النقل البحري هو الذي يعاني من هذه الأفكار.

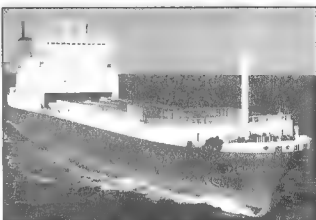
إن التنازع العملية لهذه القرارات الإقليمية والمحلية هي التي تقلل النقل البحري الدولي. وهذا ما نؤكد في الإنتاج العام لمنظمة BIMCO في هونغ كونج العام الماضي عما أكد المستمعون أن ذلك هو قضية هامة فقد تكون هناك معاهدة لياض الصابورة تنتظر التوقيع في العالم، لكنها ليست كافية وسريعة للعديد من الدول مثل البرازيل مثلاً التي تستعمل الأمر مما جعلها تصير قراراتها الخاصة تلغ مياها من اللوائح من الطليعات التي تنمو في مياه الصابورة التي تنقل منها السفن قبل دخولها الموانئ.

وفي كاليفورنيا رفضت السلطات 20 نوعاً من لوجرة معالجة مياه السربينة في السفن وأصرت على إستخدام الكي البارد COLD IRNING لعدم كبر من أنس، وقوم المنطوقين في كاليفورنيا بإلتهات أن تنظيماتهم البيئية أفضل من تلك التي قررتها السلطات الفدرالية الأمريكية. وأيضاً البرلمان الأوروبي ينشئ الإسراع في إصدار تنظيماته في شأن وسائل حماية البيئة في الدول الأوروبية من الإنبعاثات الغازية من السفن والتي تضر بصحة شعوبها.

ماذا يفعل النقل البحري في هذه الأحوال لا يمكنه فقط أن يرب هذه لتنظيمات ولكن عليه أن يجمع سمعته كوسيلة نقل نظيفة ويحدثي الأفكار الخاطئة التي تقال عنه، ولكن أيضاً عليه عدم رفض التغيير ويحاول توفير الطول للمعالجة على البيئة. وفي مقدماته التقدم التكنولوجي التي تستطيع تغيير الأمور. وهذا من السهل إعلانه عندما تكون التنظيمات تشير بسرعة والقواعد الخاصة بالإنبعاثات لازالت محل نقاش. وهناك ملاك ساء قد ذهبوا حولاً في إتجاه المحافظة على نظافة البيئة. كما أن هناك بعض ملاك السفن يعتقدون أنه يجب عليهم أن يكونوا لدولة للآخرين في تحمّل مسئولية المحافظة على البيئة، بدلاً من أن يسافروا إليها ويحربوا على الإستجابة لها.

وقد يكون الأمر محيراً عندما لا يوجد اتفاق على أفضل الحلول الفنية. وبعض ملاك السفن الشحجان يبادرون لجعل سمعهم الجميدة لديها القدرة وغير قابلة لتأثير البيئة باستخدام الأجهزة المطورة.

إن هذا التصرف قد يساعد في حل المشاكل بدلاً من المصعج حول القرارات والتنظيمات الدولية والإقليمية والمحلية، فإن العمل في الأفضل باستخدام الأجهزة المطورة لمنع تلويث البيئة سواء الجوية أو المائية.



والأفكار، الشعبية والسياسية تعمل إلى التنظيمات التي تعمي الناس وتختلف وتتمتع كل أشكال لتوثق لبيئة. إلا أن الصعوبة هي أن هذه المواقف ينتهي إلى حلول أحادية أو إقليمية أكثر من أن تكون لتنظيمات دولية لها أثر حقيقي على جميع أنحاء العالم. وهذا الميل الجديد تجاه التنظيمات الأحادية والإقليمية تم التعرف عليه كإحدا من أهم القضايا التي تواجه النقل البحري العالمي فالتقلل البحري عمل دولي، وعليه أن يتماشى مع مختلف الأنظمة وإدخال تنظيمات وقواعد مختلفة سيؤدي إلى إعالة عمل هؤلاء الذين يقومون بتشغيل السفن في التجارة الدولية.

وأسوأ تلك كانت تنظم الأراء في صالح التنظيمات الدولية بما في ذلك منظمة BIMCO وكذا المتهين بالبحر مع الاتفاق على أن للنظمة البحرية الدولية IMO هي التي يجب أن تكون لإرجاع النهاية لجميع القواعد والقوانين. فلماذا إذن هذا الخروج عن المواقف الذي كان مقبولا من الجميع؟

والجواب لولا، المتهين بقضايا، أمنية، فإنهم يرون أنها مشاكل محلية تحتاج إلى حلول محلية سريعة. وإنما مشاكل خطيرة تدعو السياسيين إلى عدم التردد في حلها إرضاء شعوبهم. فمثلاً، تلوث الهواء حول الموانئ من السفن، موضوع مهم يراه الجميع أنه يؤثر على صحة الناس، والمشاركون يرون ضرورة إيجاد حلول سريعة لها. وكذلك موضوع نقل الطليعات الضارة إلى المياه الإقليمية عن طريق التخلص من مياه الصابورة في السفن مما يؤدي إلى تلويث البيئة البحرية. وليس هناك حيلة أن يطلب الشعب والناس الذين يتصرفون ويعدون منها، إيجاد حلول سريعة لها.

ويعتقد المهتمون بالبيئة أن الحصول على إقرارات دولية تأخذ وقتاً طويلاً وقد لا تؤدي هذه القرارات إلى حلول مقبولة لهم، وهذا قد يرضي الناس للخطر كما أن من الصعب على المستثمرين من النقل البحري إقناع الشعب بقصة المنظمة البحرية الدولية IMO وصناعة النقل البحري بالعمل سوياً بتعاون وسريعة ، لتسليم أنه صحيح أن القرارات المحلية قد تكون أسرع إلا أنها قد لا تكون الأفضل وتضر بالتجارة الدولية. ولكن يبدو أن تلك لا يهم الأطراف المحلية.

إن السرعة هي التي تجذب الشعوب والسياسيين ، فالقدرة على وضع بعض القوانين المحلية التي توجب العمل في أسرع وقت هي أكثر جذباً للذين يعتقدون أنهم سيمتثلون منها مباشرة، وهذا يؤدي إلى الشعور بالثقة لدى بعض الدول. أما القواعد التي تحتاج إلى تدخل المنظمات الدولية، فإنها تلام عندما يكون هناك ضعف ديموقراطي في بعض الدول البيئية والقدرة





# **MAHONEY**

E G Y P T

**YOUR LOCAL AGENT  
IN ALL EGYPTIAN PORTS**

Alexandria - Dikheia - Damietta - Port Said

**Head Office:**

37 - Sultan Hussein St.  
21519 Alexandria - Egypt  
P.O. Box 629  
Tel: +203 4831000 (6 lines)  
Fax: +203 4832000  
[www.mahoneyegyp.com](http://www.mahoneyegyp.com)



## تهنئة

رئيس مجلس الإدارة وأسرته التحدير

وجميع العاملين

بمجلة إنترناشيونال

يهنئون



السيد الأستاذ

عادل المرمي

بمناسبة فوزه

في انتخابات

رئيس مجلس الإدارة

بمجلة إنترناشيونال

بمناسبة فوزه

## الجمعية العمومية

ومجلس إدارة الاتحاد العربي للتأقيل

بمناسبة انعقاد الجمعية العمومية ومجلس إدارة الاتحاد العربي للتأقيل بمدينة

دمشق - سوريا يوم 2008/4/21

فقد تم إعادة انتخاب السيد اللواء بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس

إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري رئيساً للاتحاد للمرة

السادسة لمدة 4 سنوات.

كما تقرر إنشاء مكتب لمساعد الأمين العام للاتحاد بمدينة

الاسكندرية هذا وقد افتتح الشاكا 2008/4/22 السيد

الدكتور مهندس / يهرب سليمان بدر وزير النقل بالجمهورية

العربية السورية أعمال الجمعية العمومية ومجلس إدارة الاتحاد

بمدينة دمشق بسوريا.

وقد استقبل سيادة الوزير مساء يوم 2008/4/22 السيد اللواء

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة

الشركة القابضة للنقل البحري والبحري ورئيس مجلس إدارة

الاتحاد وذلك لبحث سبل التعاون بين الجمهورية مصر العربية

والجمهورية السورية بهدف تقدم النقل بين البلدين وزدهاره من حيث رفع كفاءة تشغيله

وتوسيع قاعدة نشاطه بما يخدم مخططات التنمية وتيسير انتقال الركاب والبضائع فيما

بين الدولتين وأهول العربية والدول الخارجية وتذليل الصعوبات التي قد تعترض

وقد قام السيد السفير / شوقي اسماعيل بشكر جمهور مصر العربية على حسن استقباله واستقبال

الهيئة العامة بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

التي قام بها السيد الوزير ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ووزير الخارجية السيد / حبيب الله محمد وزير الخارجية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل

بحري /ح/ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبحري

ترانز مصر



شاكا مان

إسماعيل

F2000



للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة

للمرشد ومركز الخدمة





وزارة الاستثمار  
الشركة القابضة للنقل البحري والبري

## شركة المستودعات المصرية العامة

الشركة الرائدة والمتخصصة في مجال التخفيض الجمركي  
والنقل والتخزين بالموانئ المصرية

تأسست الشركة عام ١٩٤٣

اللواء بحري / محمد ذكي محمد  
نائب مجلس الإدارة والعضو المنتدب

الشركة حاصلة على شهادات التوافق مع المواصفات القياسية الدولية التالية



- منظومة إدارة الجودة ISO 9001 / 2000
- منظومة إدارة البيئة ISO 14001 / 2004
- منظومة إدارة السلامة والصحة المهنية OHSAS 18001 / 1999

### مواقع عمل الشركة

ميناء الإسكندرية - ميناء الدخيلة - ميناء دمياط - ميناء السويس والأديبة - ميناء سيدي بارا - مرسى نويبع -  
المستودع الجمركي العام بمنطقة النهضة



### أنشطة الشركة

التخزين : بأحدث الأساليب والمعدات والكوادر الفنية المتخصصة ذات الخبرة الطويلة والأداء المتميز .

الاستقل : أسطول من المعدات (٥٣) تريلر ، (٧٨) ونش شوكة ، ورافع ، ولوادر - قلابات - لواري ( حمولات مختلفة ) .

التخليص الجمركي : جهاز متخصص في أعمال التخليص بأسعار لا تقبل المنافسة .

التبريد والتجميد : تدير الشركة ثلاثة ميناء دمياط مجهزة على أعلى مستوى بطاقة تخزينية ٢٢٠٠ طن .

ميناء الإسكندرية - تدير الشركة مستودع جمركي عام بمنطقة النهضة يتوسط المدن الصناعية والموانئ المختلفة

ويقع على بعد (٣٠) كم من ميناء الإسكندرية و(٢٠) كم من ميناء الدخيلة

بمساحة (٥٠) فدان (٤) مخازن مسقوفة - ١٠ ساحات مكشوفة - سقيفة معدنية ) .

• المستودع مجهز على أعلى مستوى ( لجنة جمركية متكاملة - إمكانية تجزئة الرسالة - موازين بسكول أرضى حمولة ٨٠ طن

أطقم فنية مدربة - معدات لتداول كافة أنواع البضائع - نقطة شرطة مستقلة ) .

• المستودع مؤمن عليه تأميناً كاملاً ضد مخاطر الحريق والسرقة .

المركز الرئيسي : بجوار باب ٥ جمرك ميناء الإسكندرية بقرية ، جنهوس / إسكندرية

تليفون : ٤٨٠٠٥٦٥ - ٤٨٠٢٦٣ - ٤٨٠٤٦٢١ / ٠٣ / ٤٨١٩٥٩١ / فاكس الشركة ، ٠٣ / ٤٨١٩٥٩١ / فاكس الإدارة ، ٠٣ / ٤٨١٩٥٩١

الضروع : دمياط ٢٩٠٠٢٧ / ٥٥٧ - سفاجا ٣٢٥٦٦٢ / ٠٦٥ - السويس ٠٦٢ / ٣٣٤٠١٥ / نويبع ٠٦٩ / ٣٥٢٠٢٥٤ - ٠٦٩ / ٣٥٢٠٢٥٤

المستودع الجمركي بالنهضة ٠٣ / ٤٧٧٠٩٢٣

Web site : www.egywarehouse.com

Email: marketing@egywarehouse.com - egywarehouse@tedata.net.eg



# ميناء السمخنة

## مبادرة المجلس الإقتصادي الإفريقي

المجلس الاقتصادي الإفريقي  
The African Economy Council

## التطوير البنية المعلوماتية للجمارك و الموانئ العربية و الإفريقية



السيد / محمد عبد الفتاح  
الرئيس العام للمجلس الاقتصادي الإفريقي



دكتور / أحمد جويلى  
الأمين العام للمجلس الوحدة الاقتصادية العربية  
ورئيس المجلس الاقتصادي الإفريقي

إن من مهام تأسيس المجلس الاقتصادي الإفريقي والعربي تفعيل العمل الإفريقي على كافة الأصعدة للوصول إلى القايات المنشودة من هذا التعاون، على غرار ما يشهده العالم من تغيرات و تحولات إقتصادية وسياسية هامة خلال العقود الأخيرة، مثل ظهور مجموعة دول جنوب شرق آسيا كقوة إقتصادية عالمية مؤثرة و تحول النظام المالي من ثنائية القطب إلى أحادية القطب و بروز دور الاتحاد الأوروبي ككتلة إقتصادية وسياسية قاعلة على مستوى العالم، جميع هذه التغيرات و العديد غيرها من الأحداث و التطورات التقنية أثرت على الشكل العام لمركبة الإقتصاد العالمي الأمر الذي زاد من صعوبة تيمة تطوير الإقتصاد الإفريقي، وما لا شك فيه أن التحول إلى كتلة إقتصادية قوى إمكن أن يتم بشكل حثي، بل يتطلب الأمر إعداد لشرقيات قومية تهدف إلى الإرتقاء بمستوى التبادل التجاري، بحيث تساهم فيه جميع دول المنطقة بشكل متناسق و فعال، هذه الشرقيات لابد من أن تستند إلى قاعدة معلوماتية متقدمة تخدم هذه المشروعات في توفير و تبادل بيانات دقيقة ومعلومات متكاملة عن حركة تجارة، ولقد تكون لدى المجلس من الخبرات والإمكانات ما يفيده المضي قدما في هذا الإتجاه، فإن المجلس يقدم بمبادرة جادة لتطوير البنية المعلوماتية للجمارك والموانئ العربية والإفريقية، إستنادا إلى الخبرة الطويلة لجمعية مصر العربية في هذا المجال والشاهد عليه ميناء السمخنة الذي أصبح نموذجا رائدا للموانئ في المنطقة بالإضافة لإرائي سمياط والإسكندرية والخليجة، إن رؤية المجلس تتمثل في إنشاء و تطوير بنية معلوماتية قادرة على رفع مستويات الأداء في الموانئ المنفردة من خلال التلمذة آتية متطورة تقوم بميكنة كافة الإجراءات المرحلية في جميع المراحل بالإضافة إلى تشكيل أنظمة إدارة الأرصفة وتشغيل السفن و إدارة الاسعادات والصبايات المالية وإدارة الأعمال وإدارة الموارد البشرية، إن تطوير هذه البنية المعلوماتية لا تعد ترفا في عصر يشار إليه بـ "عصر للمعلومات"، بل أنه بمثابة العمود الفقري لإستخراج المعلومات المخفية الخيرة عن الحالة الإقتصادية الأمر الذي يساهم من المتابعة المستمرة لأداء الإقتصاد الإفريقي مقابل الإقتصاد العالمي بصورة أكثر دقة و موضوعية، الأمر الذي يكتفي له الأثر الفعال في إزاحة الغبار السليم في الوقت المناسب، إن مبادرة المجلس تقوم على أساس إستغلال التغيرات والموارد المتوفرة لديه للقيام بأعمال التطوير المنشودة، والهدف من هذا التطوير هو تطوير آلية التجارة البينية على مستوى

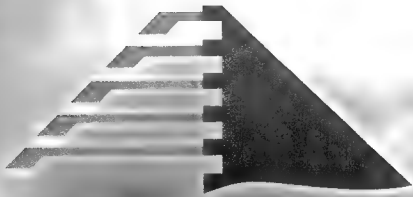
اللاترين الإفريقية والآسيوية، ولا يخفى بأن من شأن هذا التطوير تفعيل وتعميم الأداء الإقتصادي وتأمين المناخ الإستثماري، وتقليص التكلفة التي تتحمل بتوسعات رأسمالية يمكن إستبدالها بتكاليف رأسمالية أقل إذا ما تم الإستثمار في بنية معلوماتية قادرة على تسهيل الحركة التجارية وتشغيل إجراءات التخليص الجمركي وما يتبعه من إجراءات، إن مبادرة المجلس تعنى بتقديم تكنولوجيات وحلول معلوماتية للجمارك التي تمثل شريان الحركة التجارية، والتفوق التجاري بين البلدان المعنية والتي يمكن الجمارك من الأتي التنسيق بين الدول المشاركة في تطبيق نظم التبرئة المنسقة

- ميكنة الواردات والصادرات بكافة المنافذ البرية، البحرية والجوية
- ميكنة إدارة المخاطر كل حسب ما يتراعى، للبلد المعني وما يتوافق مع قوانينه التي تحكم التفتق التجاري.
- ميكنة التتبع وإدارة الأسعار وتنسيق دايات منظمة التجارة العالمية (الجات).
- ميكنة الإيجارات السطحية والتغير نمطية حسب القرارات الحكومية التي قد تصدر في أي لحظة وتؤثر على الإجراءات الجمركية.
- آليات دفع الرسوم المتطورة من خلال بنود معقدة ومن خلال E-payment وعلى أعلى هذا الهرم المعلوماتي تاتي تطبيقات التخليص ومشتريات الأداء، لأي منفذ أو لكل المنافذ، وعلى سبيل المثال ولا الحصر، المتحصلات اليومية للرسم الجمركية و مقارنتها يوميا، أسبوعيا، شهريا وموسميا

إن الهدف الأكبر والأساسي هو ربط البلدان الأفريقية والعربية من خلال نظام جمركي موحد على غرار الاتحاد الأوروبي، والوصول إلى نظم جمركية موحدة تساعد على تعظيم التجارة والمحافظة على القوانين والأعراف كل بلد على حدة.

وأخيرا بأن القيمة الأعلى لهذا النظام المعلوماتي هو أنه عند إنشائه سيكون الرابط المركزي لكل من الأطراف المعنية الأخرى كوزارات العمل والبيئة والهيئات الرقابية صموما، ووزارات التجارة الخارجية والفرق التجارية، والأمنقة للتطوير والتوسع الكبير.

من أجل الوصول إلى الأهداف المذكورة، فإن المجلس سيقوم بوضع خطة عمل للإلتصاف بحكومات البلدان المعنية والصنابق التنموية وذلك للمساعدة في دفع هذه المبادرة إلى حين الفعل .



A M I R A L

# ميناء السخنة

نظم إدارة متطورة  
نظم أمن بحري في المنطقة (البحر المتوسط)  
نظم أمن الملاحة البحرية  
نظم أمن الليونة  
نظم أمن الكهرباء  
نظم أمن مصر المستقبل  
نظم أمن جديد وأداء متميز

# ميناء القرن

Website: [www.spdc.com](http://www.spdc.com) Email: [info@spdc.com](mailto:info@spdc.com)



# شركة العامرية للمخازن الجمركية

## Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية

AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركتنا

تتمتع الشركة التي يساهم القطاع الخاص في إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحري بنظام الجمارك الخاصة بها، مما يتيح لها تقديم خدماتها للعملاء في كافة المجالات على وجه الخصوص، مع إمكانية تقديم خدماتها للعملاء في كافة المجالات.



- 1- توريد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدني لضمان سلامة مصالح عملائها.
- 2- إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

### نشاط الشركة :-

- 1- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء.
- 2- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- 3- مجرزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات التالفة والمجردة.
- 4- تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لأي
- 5- إمكانية السحب الجزئي للمرسلات حسب الحاجة بدون حد أقصى .

- 1- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن (أو الساحات وإعادة الطرغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- 2- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- 3- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- 4- بها مجمع جمركي متكامل نمو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك.



### موقعنا :-

- 1- الموقع على تلاقى الطرق ( القاهرة - الإسكندرية - برج العرب )
- 2- القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo  
Desert Road - King Mariot  
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672  
Fax . (03)4485675  
Mobil: 012 394 2216  
E-mail:ragabnet@intouch.com

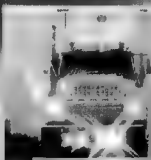
الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق  
إسكندرية  
القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية  
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)  
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)  
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

# AFIFI

## WORLD TRANSPORT

quality

PANALPINA  
on 6 continents



### Services Offered in

#### IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under cortilete supervision.  
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

#### PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

#### IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@affiworld.com

web site: www.affiworld.com

TEL: +2(03)5905700

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521

## زيارة رابطة زوجات الدبلوماسيين المصريين لميناء دمياط

فى إطار البرنامج التثقيفى الذى يشمل زيارة الأماكن التى يجب أن تتعرف عليها زوجة الدبلوماسى المصرى، استضافت هيئة ميناء دمياط وفد رابطة زوجات الدبلوماسيين المصريين فى زيارتهم لميناء دمياط برئاسة السيدة/ مرفت كوجك حرم سعادة السفير/ جمال الدين البيومى وبصحبة بعض السفراء المصريين.



اللواء حسين الهرمىلى يسلم درع هيئة الميناء  
إلى السيدة ميرفت كوجك رئيسة الوفد

مصانع الآلات ومصنعة لمنتجات الألبان ثم جولة بالبنية رافق الوفد خلال يومى الزيارة السيد/ مدوح الشبلى مدير العلاقات العامة والإعلام بالهيئة . وقبل مغادرة دمياط أعرب أعضاء الوفد ورئيسه عن سعادتهم البالغة بالمستوى الرفيع الذى استقبلوا به والبرنامج العاقل الذى أعدته هيئة ميناء دمياط والذي حقق لهم الفرض الأساسى من الزيارة وهو التعرف على تلك المنطقة العزيزة من أرض مصر وما تم بها من إنجازات مشرفة خاصة بميناء دمياط مما أعطى صورة صادقة عما يتم من مشاريع تنضاف إلى ثروتنا القومية وبضرورة أن تتعرف عليها زوجة الدبلوماسى المصرى خاصة المتقولات منهن مع أزواجهن إلى الخارج لكي تستطيع أن نقل هذه الصور المشرفة عن مصرنا الحبيبة.



وقد كان فى استقبال الوفد اللواء بحرى/ حسين الهرمىلى رئيس مجلس إدارة هيئة الميناء وقيادات الهيئة. كما قد حضر اللواء بحرى/ علاء ندا رئيس مجلس إدارة شركة دمياط لتناول الحاويات والبضائع.

والاستاذ / محمد السيد رئيس الإدارة المركزية لجمارك دمياط والفروع والمهندس/ عزت عبد الهادى مدير عام فرع هيئة الرقابة على الصادرات والواردات بالميناء والسيدة/ فاطمة الموصى عن سيدات الأعمال بالميناء والأستاذة/ روان بيضون إحدى الناشطات إجتماعيا ونسائيا بدمياط.

وقد قدم اللواء بحرى/ حسين الهرمىلى عرضاً تقديمياً استعرض فيه الميناء من جميع جوانبه من حيث الأرصفة والمنشآت والمشروعات القائمة وقرص الإستثمار المتاحة به كما تحدث سيدات عن الجانب الإقتصادى والأنشطة الخدمية التى تقدمها هيئة الميناء للعاملين والعاملات وكذلك الدور الذى تمارسه الهيئة فى الإسهام فى خدمة المجتمع والبيئة المحيطة والتفاعل معها فى مختلف المناسبات.

كما قدم سيادة درع هيئة الميناء السيدة/ رئيسة الوفد ثم رافق اللواء/ حسين الهرمىلى الوفد فى جولة بحرية على إحدى الوحدات البحرية بالميناء وقد ترات هيئة الميناء تنظيم وإعداد برنامجاً متميزاً لاستضافة الوفد شمل جولة نيلية بالياخزة مساء اليوم الأول براس البر وحتى مصب النيل بالبحر المتوسط مع مشاهدة فقرات من الفن لشعبي والفلكلور.

وفى صباح اليوم التالى قام الوفد بزيارة معرض منتجات المرأة الدمياطية حيث كان فى استقبال الوفد نخبة من سيدات المجتمع الدمياطى وقد استقبل الأستاذ الدكتور/ محمد فتحي البرادعى محافظ دمياط الوفد الدبلوماسى بمكتبة مبارك بدمياط حيث قدم سيادته عرضاً للتسويق الحضارى لمحافظة دمياط ولتطوير الجارى بجميع مدن وقرى المحافظة كما اصططحهم السيد المحافظ فى زيارة ومشاهدة لكبرى دمياط القديم الجارى تجهيزه ليكون مزاراً يروى تاريخ دمياط وقد حضر اللقاء القيادات الشعبية والمحلية وبعض أعضاء مجلس الشعب والشورى.

وقد تلى ذلك تنظيم زيارة إلى المنطقة الصناعية بمدينة دمياط الجديدة شملت أحد



صورتان لوفد رابطة زوجات الدبلوماسيين المصريين فى زيارتهم لميناء دمياط

## مؤسسة البترول الكويتية KPC وشركة سوميد في ضيافة قناة السويس



استقبل الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمكتبة مبنى الإرشاد بالإسماعيلية وفد من مؤسسة البترول الكويتية KPC برئاسة السيد/ عبد الكريم العويضي العضو المنتدب للتسويق الدولي - ويوفتقه وفد من الشركة العربية للأنابيب (سوميد) برئاسة السيد حسن صادق عضو مجلس الإدارة. وذلك لبحث سبل التعاون المشترك بين الطرفين في مجال البترول وذلك على شرف عمليات التطوير بالشركة الكويتية التي تهدف لزيادة إنتاج الكويت من البترول لتصل إلى 4 ملايين برميل يومياً هذا بالإضافة إلى إمكانية تسويقها إلى الصين وأمريكا وأوروبا.

قام الوفد بزيارة مركز التدريب البحري والمحاكاة ، ثم جولة بحرية في قناة السويس وفي نهاية اللقاء أشاد السيد حسن صادق بالتعاون الثمر والمستمر بين هيئة قناة السويس وشركة سوميد، والذي أدى إلى فتح أسواق جديدة في أمريكا وزيادة القدرة على مواجهة الطرق البديلة وذلك من خلال إنجازات الهيئة وما تقدمه من تسهيلات للعملاء في هذا المجال.

رافق الوفد الكويتي المصري عدد من المسؤولين بالهيئة على رأسهم المهندس/ محمد عماري مدير إدارة التحركات وعضو مجلس الإدارة ، والدكتور / عبد التواب حجاج المستشار الاقتصادي للسيد الفريق رئيس الهيئة، والمهندس/ أحمد المنخلي نائب مدير التخطيط والبحوث والريزر/ محمد فوزي مراقب الملاحة - والأساتذة فحفي عبد الجبار من الوحدة الاقتصادية.

## 416.94 مليون دولار عائدات قناة السويس في مارس 2008

حلت هيئة قناة السويس خلال شهر مارس 2008 إيرادات قدرها 416.94 مليون دولار تعادل 2.8 مليار جنيه مصري مقابل 352.6 مليون دولار خلال شهر مارس من العام الماضي بزيادة قدرها 64.94 مليون دولار بنسبة 18.25%. وقد أصدر قسم الإحصاء إحصائية عن الثلاثة شهور الأولى 2008 جاء فيها أن عدد السفن العابرة للقناة بلغ في هذه الفترة 5065 سفينة بحمولةها 219.25 مليون طن مسجلة بزيادة في أعداد السفن قدرها 258 سفينة بنسبة 5.4% وزيادة في العائدات تبلغ 21 737 مليون طن بنسبة 11% وذلك مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي 2007.

- ولمها يلي بيان بعدد السفن والعائدات المسجلة خلال الثلاثة شهور الأولى من عام 2008 :-
- 2023 سفينة حاويات بحمولاتها الصافية 116.394 مليون طن.
  - 864 سفينة بترول بحمولاتها الصافية 35.749 مليون طن.
  - 882 سفينة ناقل بترول بحمولاتها الصافية 27.611 مليون طن.
  - 499 سفينة بضائع عامة بحمولاتها الصافية 5.247 مليون طن.
  - 446 سفينة (صنادل - جرارات متحركة - سيارات) بحمولاتها الصافية 20.161 مليون طن.
  - 122 سفينة ناقل غاز طبيعي بحمولاتها الصافية 10.857 مليون طن.
  - 14 سفينة ناقل مشتركة بحمولاتها الصافية 601 ألف طن.



## هيونداي تطلق خدمة أسبوعية جديدة في البحر المتوسط



الواء بحري

محمود حاتم القاضي

أفادت شركة كادامر للملاحة وهي التزكيل اللامحي لخطوط هيونداي بحمر لانه بدأت بخدمات الله تعالى الخطوط خدمات الخط باسم خدمة MED. وقد بدأت الرحلة الأولى لهذه الخدمة من ميناء شنتهاي بالصين، في الرابع والعشرين من أبريل الماضي وتنتقل الخدمة بعدد 8 يواخر حمولة 4000 حاوية مكافئة من موانئ شنتهاي (الصين) / البصرة (الجمعة) / تاجيغ (السبت) و موانئ كينج (الأثنين) / اللقاء (الثلاثاء) و شوان (الثلاثاء) و سنغافورة (الجمعة/السبت) و بيرت كينج (الأحد / الأثنين) إلى ميناء (يوم الجمعة) ومنها إلى جنوة (يوم الاثنين) / الأربعاء) و بانيقية (الخميس / السبت) و فيس (الأحد / الأثنين) ثم العودة إلى ميناء (يوم الخميس / الجمعة) ومنها إلى جنوة (الأثنين / الثلاثاء) و بيرت كينج (الخميس / الجمعة) وتعتبر هذه الخدمة من أحدث وأسرع الخدمات في ميناء جنوة و بانيقية وفيس وكذا إلى جنوة و لشرق الأقصى ويعتبر زمر الرحلة مثلى للملاحة العالمية على خطها السريع لتفقد وبالإضافة إلى تلك الخدمة فن خطوط هيونداي قد اشتركت كذلك في خدمة MEX وهي الخدمة التي تتلاقى قريباً من موانئ الصين وكوريا و موانئ الشرق الأقصى إلى ميناء ميناء إلى جنوة وفيس واليابان.



لواء بحري

حسين الهريري

## الحفاز AKER BARENTS يعبر قناة السويس



عبر قناة السويس جفاز البترول البهامي AKER BARENTS قادماً من البحر الأحمر متجهاً إلى البحر المتوسط. يبلغ طول الحفاز 120 متراً وعرضه 77 متر وبحمولته الكلية 26 ألف طن ويوزن 16000 طن.

يقوم بقطر الحفاز من القمعة القاطرة عبر عادل التابعة لهيئة قناة السويس، وهي أكبر وأقوى قاطرة في الشرق الأوسط. هذا بالإضافة إلى قاطرتين من القمعة تعمل لدعمها كلفة تجهيزه والثانية قاطرة مصاحبة ولصحن سلامة عبور الحفاز حيث الهيئة له عدد من أفضل المرشدين والصنادل بالهيئة.

بعد هذا الحفاز الجزء الرئيسي من الحفازات طراز AKER-6 التي تعتبر أكبر الحفازات المقطورة في العالم. وقد تم بناء الحفاز في الحوض الجاف ببنو ووتيه في بيلك، القرن 19 شتمر 50 يوماً، من بنو مورا بالبحر الأحمر بقناة السويس ثم البحر المتوسط والسواحل الفرنسية ويبحر الحفاز وصولاً إلى وجهته النهائية على الساحل الغربي للبحر. وقد صمم هذا الحفاز لمواجهة صعوبات التنقيب العميق من البترول حتى عمق 3000 متر مع قدرته على مواجهة الظروف الجوية شديدة الصعوبة.

يسعد الحفاز يبلغ 1.750 مليون \$ (مليون وسبعمائة وخمسين ألف دولار).

وعد عبور هذا الحفاز والأعداد اليومية المتزايدة للسفن العابرة لقناة سوهاة تميز لإدارة قناة السويس بقيادة الفريق أحمد على فاضل ورجال القناة مع اختلاف تخصصاتهم.

# بحثاً عن خريطة المستقبل ..

## دكتور أحمد جويلي

### مع نشأت الديهي ورحلة إلى المستقبل

ولم يتم إقامة فنادق على أعلى مستوى لخدمة تلك الأغراض ، ولم يتم إقامة أنشطة صناعية بفرش التصدير ، هذا من وجهة نظري محورا هاما من محاور المستقبل لم نستفد منه حتى الآن ، الخلاصة أن الركيزة الجغرافية

ركيزة أساسية في معركة التنمية

الركيزة الثانية

ثم نشأت إلى العنصر البشري في مصر الذي يمكن أن تلهض مصر من خلاله نهضة عظيمة ، فالعنصر البشري في مصر متميز جدا وإلى أقصى درجة ، وهناك أمثلة عديدة عبر التاريخ وحتى هذه اللحظة تبرهن على أن الإنسان المصري متميزا في كافة المجالات سواء العلمية أو السياسية أو الثقافية أو الفنية أو الفكرية ، وبعد هذه النقلة أحزن جدا في حالة مقارنة مصر بإسرائيل ، فالمقارنة لا تهون من الأساس ، الإنسان المصري يجرى وراء لقمة العيش ، فهو يعمل بتركيز شديد ، فالفلاح يعمل في حقله طوال اليوم وفي المساء يجلس ليشرح الشاي ويتكلم كلمتين سياسية ، لكنه يركز في الفلاحة لا شئ في ذلك ، فالصيريون يعملون بحكم الطبيعة ، فالخاصة أن العنصر البشري هو أحد الركائز الهامة جدا في رحلة الإصلاح والإنطلاق نحو المستقبل فلا يجب أن نستهو أو نقلل من شأن العامل المصري والفلاح المصري والصانع المصري ، انشغل إلى العالم المصري الدكتور / أحمد زويل ونس على ذلك عدد الهائل من المصريين الذين ينتظرون الفرصة والغروب كي يحققوا ما حققه الدكتور زويل ، انشغل إلى العقول الخالقة المنتشرة بطول البلاد وعرضها وعلى كل المجالات ففي الطاقة الذرية والنووية لدينا عقول على



مستويات عالية ، مصر لم تستغل العنصر البشري الإستغلال الأمثل حتى هذه اللحظة ، وهنا أود أن أقول أن مصر لو قامت بإستغلال العنصر البشري فلن يقدر أحدا ..

وهذا العنصر هو عصر المعرفة لا عصر العبيد ! فمن يعرف أكثر سوف يصل أسرع بكل تأكيد والمعلم المصري عبق وخلاقة ومنجبة للفكر ، لكن الوضع الحالي لمصر كونه مجتمع غير مريح بالرة ، وروغ أن حديشا يصعب على المستقبل إلا أن أتني أود إشارة إلى دور مصر المصري المؤثر والفعال خلال حقبة الستينيات حيث كان الدور المصري في الفن والثقافة والفكر وفي المواقف السياسية وكان لهذه الأدوار مردود إقتصادي ملموس ، وهذا أستيعر التغيير الجميل للإستاذ محمد حسنين هيكل وهو يشبه هذا بال ( السوفت وير ) حيث أن سوفت وير

مصر هو الذي يصنع الحاسب ، ويخلق الفرص ، هذا هو الوضع الذي كنا والى أصبحنا ) ونرى للركيزة الثالثة التي يمكن أن تساعدنا في الإنطلاق وهي ( مصر في المنطقة العربية ) دور مصر العربي ووضع مصر في المنطقة العربية ، فتمن نفقد إستراتيجية ثابتة لمنظومة العلاقات بين مصر والدول العربية ، فمصر في حاجة إلى الدول العربية بقدر ما الدول العربية في حاجة إلى مصر وهذه حقيقة تاريخية لا شك فيها على الإطلاق ، لذلك يجب أن يكون هناك إستراتيجية واضحة وثابتة في هذا الإطار

ومصر تواجه مشكلتين في الأجل الطويل د

المشكلة الأولى

البيئة وعدم وجود فرص عمل تواكب الزيادة السكانية الرهيبه ، معنى ذلك أنه يجب علينا البدء في البحث الجاد عن مخرج مناسب لفرص العمل الحقيقية ، ففرص العمل الحقيقية لابد وأن تكون في المنطقة المحيطة بنا فمنطقة الخليج تحتاج إلى عدد ضخم من الأيدي العاملة ومن لشئ من يقرر من الجدية والتسويق أن تقوم العمالة المصرية بسد العجز في العمالة بدول الخليج بدلا من العمالة الوافدة من دول جنوب شرق اسيا

المشكلة الثانية

زمنة الغذاء وعدم تحقيق الإكتفاء الذاتي من معظم السلع الغذائية في نفس الوقت الذي يزيد فيه عدد السكان بطريقة مثيرة ، معنى ذلك يجب أن أبحث عن حلول عاجلة وسريعة

هناك تناسل مع الدكتور أحمد جويلي تشعير برواحه نفسية تائدية الصدق والبساطة والعلم هي العناوين الأساسية لهذه الشخصية الرعة ، جلست أمامه وكنت أحدث عن المستقبل في خوف ولقلق لكن هذا الرجل سرعان ما بدد هذا كله فمفصل رؤيته إستراتيجية العميقة لهذا العلم الحليل ، يؤمن بأن مصر لها مكان مميز ومكانة عظيمة ، لذلك لابد وأن يكون المستقبل مشرقا بلاشك الله ، لكن الدكتور أحمد جويلي وضع شروطا قاسيا لتحقيق ذلك هو الإخلاص ثم الإختصاص ثم الإخلاص ...

بدأت حوارى مع الدكتور أحمد جويلي بالمديث حول مستقبل مصر وعن رؤيته الإستراتيجية لهذا المستقبل

يقول الدكتور جويلي

مستقبل مصر يتوقف على عدة محاور أساسية نحتاج لمناقشتها تفصيلا كما يلي ..

1. سرعة الإستفادة من الزيادة الجغرافية لمصر
2. حل مشكلة البطالة بإتجاه شرقا نحو دول الخليج
3. السيطرة على نقص الغذاء بإتجاه جنوبا نحو السودان
4. إستغلال وتنمية العنصر البشري في مصر بصورة فورية

الركيزة الأولى

دائما ما نقول أن مصر دولة محورية في المنطقة ، وهي محورية بالفعل ، ولا يستطيع أحد أن ينكر ذلك ، ويجب أن تستغل هذه الميزة بالقصى درجة ممكنة ، لأن هذه الزاوية قد تكون غير متوافرة لأول كثيرة ، وفي رأيي أن مصر ! تستطيع من هذه الزاوية حتى الآن ، مثلا مصر لديها أكبر ممر مائي في العالم وهنا لا أريد أن أكرر الكلام التقليدي عن موقع مصر المتقدم ، لكن أماننا حقائق محددة .. لدينا هذا الممر المائي العظيم وكل ما نقوم به هو دور ( الكساريس ) دور الحاصل ، وليس أنا أية أدوار تنمية حقيقية إستغلالا لهذا الممر فالفرص لا تكون هناك قيمة مضافة ناتجة عن مشروعات حقيقية ، لدينا حصة 150 أو 160 كيلومتر في المسافة من السويس إلى بورسعيد ولا يوجد نشاط واحد مثلا لتصنيع أو إصلاح الحاويات أو إصلاح السفن



## بقية المنشور في الصفحة السابقة

ومن وجهة نظري لا سيبل سوى الإتجاه جنوباً في اتجاه السودان، فليد أن يكون لمرص دمقن -إدحامه في السودان- وأخري في بقية الدول العربية، بمعنى آخر قدم في الشرق وقدم في الجنوب..

هذا هو دور الحكومة من وجهة نظري، أما الحاصل الآن فالملاحظة الجديرة بالإهتمام أن كثيرين من المحللين يفسلون أديهم من هذه المهام رغم أن الحكومة - أي حكومة - تكون دائماً أقوى من المجتمع - أي مجتمع - وهناك الكثيرون الذين يهتدون (يهتدون هو المصطلح) التي يجب أن تقوم بدور المستثمر الذي يولد ونظم وراقب، أما سياسة ما ليش دعوة ظن تصل بنا إلا إلى الإندثار والتراجع بالفروض أن الشخص الذي يقول ما ليش دعوة أقوله مع السلامة فوراً !!

ولاحظ أن السياسة الحالية للحكومة تعيش على مبدأ ما ليش دعوة، ولا توجد حكومة في العالم تقول (ما ليش دعوة) !

علقت على كلام الدكتور أحمد جويلي بقولي في الروايات المتحدة الأمريكية التي تعد مثابة قلة الرأسمالية في العالم، حينما تكلت السلطات الأمريكية أن مؤسسة مايكرو سوفت تقوم بشيعة ممارسات إحتكارية قامت تلك السلطات على الفور بإتخاذ سلسلة من الضوابط والقوانين والحماية على كيان المنافسة الكاملة في المجتمع الأمريكي، أما هنا في مصر فالمحكمة لا تمارس الدور الذي يجب أن تقوم به في مراقبة الأسواق وحماية المستهلك والمغفل على النظام الاقتصادي من الإهيار بترسيخ قواعد المنافسة ومواجهة الإحتكار.

إنني أن أكون مباليلاً إذا قلت أن الدولة أو نفقت بينها وتركته الجمل بما حمل ولم تتدخل من قريب أو بعد فكيف الوضع أفضل من ذلك بكثير. الماشغل المكسي أصبح معولاً في كل الحالات !!

**علق الدكتور أحمد جويلي**  
هل هذا صانعاً منكم أن تطفئوا 100% في قلة شهيرة؟

إن تحقيق 100% هو ربح إحتكاري لا شك في ذلك، واحد يحقق مكسب 50% هو ربح إحتكاري كذلك، فالإحتكار ليس معناه أن يكون هناك منتجاً واحداً في السوق، الإحتكار هو استغلال الناس والتحكم في السوق، والكارثة أن أحداً لا يحاسب أحداً على الإطلاق ويتم تعليق كل الأخطاء على شجاعة (الغرض والمطلب)

**سألت مرة أخرى على كلام الدكتور أحمد جويلي بقولي**  
العربي في الأمر أنا في مصر تشترى السلع والمنتجات بلسمار عالمية في نفس الوقت الذي نجد مصر المنتجات سواء الألبان العالمية أو الخبازة أو سكر المصيرية أو السكر المسامع الإجماعية متدنية إلى أقصى درجة مقارنة بالزيت العالمي، والكارثة الحقيقية أن الدعم المالي للوجه لطلاقة يهتم التسليم الأعظم من إجمالي الدعم الذي تقتطع به الحكومة وتمن في كل الشعب إلى نهيار، وإحباط حال أن تلك الخبازة المدعومة تشرب ليد محدود من المصانع .. مصانع الحديد والأسمنت والأسمدة، ويتلاحظ أن تلك النوعية من المصانع تعتبر من المصانع الطرية أو الطرية من أورب وأمريك لكنها مصانع مولدة للبيئة !

والغريب أن الشعب يلفهم جيداً ما يحدث والمركبة تعلم أن الشعب يلفهم أنها أصبحت من مربع العمليات منذ زمن بعيد، ويستمر دور في دائرة خبيثة لا نهاية !!

**ره الدكتور أحمد جويلي صامكا**  
(الحكومة مسبوقة بكده وتوارثتها كده)

**قلت للدكتور أحمد جويلي**

صفتني يا دكتور جويلي أنا خائف جداً من المستقبل، ليس مستقبلي ولكن مستقبل أولادي .. الصورة التي أرى واضحة تماماً لا أذكر اسمها، ربما يعيش أهل بلادي في القلق، لكنني أشمك بوجد لك سبحانه وتعالى إلى مع الخلق (سبح) الخلق حق يا دكتور هو ذلك الغفوي العارمة والربوغة الفاضحة المسماة بالقمصنة - حتى البيع تسيير على الجميع، وتحتار للحكومة على إسمار أراضي وقطارات و التخصيص في إستخراج جميع أنواع الرخمس بداية من بعض المصنوع إلى رخص مصانع الأسمنت والحديد وما خفي كان أعظم

قال الدكتور جويلي

عزيز لوليس .. عاين بيع

قلت عاين لوليس يعمل بيها إيه ؟

قال الدكتور جويلي

أسهر ! ناقص بيع الشارع ..

**قلت نحن كمواثمين فقدنا الثقة وفقدنا الأمل وفقدنا الطموح .. فعمل إيه ؟**

قال الدكتور جويلي

أخيبي لماك في الحيلة !!

**قلت .. هل هذا الشعب من الممكن أن يتحرك ويثور ؟**

قال .. طبعاً ممكن ويمكن أن تنتظر إلى أحداث 18، 19 يناير سنة 1977 إستحتت البلد في دقائق، ولا يستطيع أحد أن يحدد حركات الشعب.

وبعد الدكتور أحمد جويلي في الحديث عن (تشنكي)

حيث قال يوضح شديد .. إن تشنكي ليست مشروفاً لكنها برنامج تشنكي .. فاصلة شامسة وأكبر من أية محافظة في مصر، وفي مناقشة مع السيد رئيس الجمهورية قلت (باريس

هـ مش مشروعة وببرنامج تشنكي) فإذا تعاملنا مع تشنكي على أنه برنامج تنمية سوف يساهم في حل العديد من الأزمات منها استيعاب البطالة بين السكان وخلق فرص عمل حقيقية

ولنا في مشروع مديرية التحرير الأسوة والتفكير، حيث أرى أنه نموذج رائع حقق المطلوب منه على أكمل وجه، لقد أصبحت مديرية التحرير مجتمعاً متكاملًا ولذا علينا خاص

سات الدكتور أحمد جويلي

**ماذا عن صرف الفصح وحمل الإكتفاء الذاتي يرتبط بقرار هنسي أم بقرار سياسي ؟**

من العاجلة الفنية ممكن أن نحقق الإكتفاء الذاتي من القمح، فمثلاً مصر تحتاج إلى 12 مليون طن قمح سنوياً، والحدائق ينتج 3 أطنان بما يعادل 21 أرباب تقريبا، إذا قمنا بتقسيم 12 مليون طن (إجمالي إحتياجات البلد) على 3 أطنان (مقوسط لإنتاجية الحدائق) سيكون الناتج 4 ملايين فدان مطلوب زراعتها كي نحقق الإكتفاء الذاتي من القمح، وهذا الرقم ممكن تحقيقه من خلال زراعة 4 مليون فدان (شترى) حيث من الممكن أن يصدر قرار

من سبطين يلزم المشتصين بزراعة المساحة المطلوبة يومتم تمويش الحدائق وإعلاء ربحية عالية للقمح، ونحن لدينا في مصر ملايين فدان يتم زراعتها بشكل غير صحيح

دون وجود حجة حقيقية كافية صانعة من وزارة الزراعة

الحاجة الفنية لا توجد أي شئ مشكلة، أما ما التناحية الإستراتيجية فيها تكمن المشكلة،

كيف نعمل الحدائق بدمقن على زراعتها القمح في ظل الرغبة العالية للمحاصيل الأخرى

2- هناك محاصيل تحتاج أرباح طائلة

وخصوصاً هذه المشكلة فكل ما يهمني ليس الإكتفاء الذاتي ولكن يجب أن نسعى إلى تأمين إحتياجاتنا من القمح من مصادر عديدة وعدم الإعتماد على مصدر واحد حتى نؤمن

إحتياجاتنا من القمح

فالمشكلة أننا لا يوجد لدينا مشروطين من الزراعة ليهم نظرة فنية أو حتى بد سياسي ..

**سألت الدكتور أحمد جويلي**

**كيف ترى مصر خلال 50 سنة القادمة ؟**

اعتاد أن 50 سنة القادمة مستشهد خروج مصر من ورطتها الحالية

قاطعت الدكتور جويلي

**هل قلا نستطيع أن نخرج من هذه الورطة التي طالت ؟**

قال الدكتور جويلي

بالأكيد لأن هذا الوضع لا يمكن أن يستمر طويلاً

### زيادة عدد السياح العرب

زاد عدد السياح العرب القادمين إلى مصر بواقع 68% على السنوات الأربع الماضية وذلك من بين 11 مليون سائح زرو مصر العام الماضي 2007، كما أن إجمالي الإستثمارات العربية في قطاع القارات السياحية وصل إلى 80 مليار جنة منها 2 مليار جنة إستثمارات إماراتية.

### دعم وتطوير الملاحة النهرية

التم الهندس محمد منصور وزير النقل بالسيادة كرسيتجا كبريل وزير الدولة المساوية لشئون النقل والهند المرافق لها حيث تم توقيع إتفاقية بين مصر والنمسا لدعم وتطوير نظم الملاحة النهرية بطول نهر النيل تصل تكلفتها إلى 20 مليون يورو، بالإضافة إلى 50 مليون يورو قروض ميسرة، وقد قام الوزيرين بجث سبل دعم العلاقات المصرية النمساوية في مجالات النقل والمواصلات، هذا وقد أعتمدت وزارة النقل خطة متكاملة لإستكمال أعمال تطوير المجرى الملاحي من القاهرة وحتى أسوان ليكون منافذاً للملاحة طوال العام.

### التصنت على الاتصالات الخارجية

كشفت وزارة العمل الأمريكية عن ارتفاع طلبات الإذارة الأمريكية السماح بعمليات التصنت على الإتصالات الخارجية إلى 2371 عملية عام 2007 بعدما كانت 2176 عام 2006، وذلك لاتصاد الأتارعة على هذه العمليات في إستراتيجيتها لحاربة الإرهاب الدولي، هذا وقد سبق أن أعلنت وزارة العدل إعادة تنظيم إدارتها الخاصة بالأمن القومي التي تمثل القوة أمام المحكمة المسيرة الخاصة بتأوكب عبه العمل

### أخبار ومحطات

### إندثار اللغة العربية

أكدت دراسة نشرتها منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة "يونسكو" في إحصائيات إندثار اللغة العربية خلال القرن الأول من الألفية الثالثة - وقد ضمن الدكتور أحمد نوريس وكيل كلية دار العلوم بجامعة القاهرة من تصفيف اللغة العربية ضمن اللغات التي ستشهد الموت في القرن الحادي والعشرين، وأشار إلى أن من أسباب تراجع اللغة العربية في مجال الطوع المتطورة تعامل العرب بلغات أجنبية وتزويهم عن لغتهم في المحافل الدولية.

# إجتماعات الجمعيات العامة للشركات التابعة



## للشركة القابضة للنقل البحري والبري



لواء بحري  
محمد يوسف

برئاسة اللواء بحري أ.ح/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبري ورئيس الجمعيات العامة للشركات التابعة للشركة القابضة ويمقر الشركة القابضة بالإسكندرية والقاهرة عقدت إجتماعات الجمعيات العامة للشركات التابعة لشركة القابضة المتعلقة بالنشاط البحري / البري/ التجارة وذلك أيام 27/29/30 2008/4 وهي الشركات الخاضعة للقانون 203 لسنة 1991 وهي (الإسكندرية لتداول الحاويات / بورسعيد لتداول الحاويات/ دمياط لتداول الحاويات/ القناة للتوكيلات الملاحة / العربية المتحدة للشحن والتفريغ / المستودعات المصرية العامة / شرق الدلتا للنقل والسياحة / غرب الدلتا للنقل والسياحة / الوجهة القبلية للنقل والسياحة / النيل لصناعة وصالحات السيارات / النيل للنقل النهري/ الهندسية تصانعة السيارات / النصر للتصدير والإستيراد/ مصر للاستيراد والتصدير/ مصر للتجارة الخارجية / مصر لتجارة السيارات / التجارية للأخشاب) وذلك مناقشة مشروعات الموازنات التقديرية لهذه الشركات للعام المالي 2009/2008 وتقدمت هذه الشركات بحفظ مآلها



د/ محمود محي الدين  
وزير الاستثمار

وإستثمارية طموحة تستهدف تحقيقها خلال العام المقبل حيث تم مناقشة هذه الخطط وتلك الموازنات من السادة أعضاء الجمعيات العامة لهذه الشركات وفي حضور السادة أعضاء ومراقبي الحسابات بالجهات المركزي للمحاسبين وقد تم اعتماد هذه الموازنات في تلك الإجتماعات.

إلى موضوع ندم هذه الشركات حيث تقوم الشركة القابضة حالياً بدراسة تصفية لهذه الشركات الخفصة حديثاً إليها من الشركة القابضة لتجارة (المنقبض) بهدف التعرف على أحوالها ونتائجها والصعوبات التي تواجهها والعمل على وضع السياسات والخطط اللازمة لتطويرها وما يلزمها لمواجهة المنافسة العالية لجهات إصاها.

كما وجه السيد اللواء بحري أ.ح / رئيس الجمعيات العامة لهذه الشركات التابعة جميعاً بضرورة القيام بالجهود التسويقية لجذب عملاء جدد والحفاظ على العملاء الحاليين لمواجهة المنافسة الشديدة التي تواجه هذه الشركات لتلبية الخدمات بصورة جيدة وبأسعار مناسبة وتنفيذ الخطط الإستثمارية بأسرع ما يمكن لما تقتضيه من عوائد على الشركات. ونتوجه بسلامة بالشكر للسادة أعضاء مجالس إدارة هذه الشركات والسادة العاملين به على ما بذل من جهد وطلب بذل المزيد من الجهد في العام المقبل لتحقيق المستهدف بالموازنات الموضوعة.

وقد استهدف شركات النقل البحري خطاً إستثمارياً بإجمالي مبلغ 410 مليون جنيه حيث أبرمت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات مبلغ (226) مليون جنيه أما شركة بورسعيد لتداول الحاويات فقد أبرمت مبلغ (55) مليون جنيه كما أبرمت شركة دمياط لتداول الحاويات مبلغ (91) مليون جنيه ، وذلك لتنفيذ عمليات الإحلال والتجديد والمعدات الجديدة وما تحتاجه من الأثاث والمعدات والقطارات والجرارات والمنظومات المعلوماتية. أما شركات النقل البري فقد استهدف خطاً إستثمارياً بإجمالي مبلغ (204) مليون جنيه فقد أبرمت شركة شرق الدلتا للنقل والسياحة مبلغ (72) مليون جنيه ، شركة غرب الدلتا للنقل والسياحة أبرمت مبلغ (55) مليون جنيه، أما شركة الوجهة القبلية للنقل والسياحة فقد أبرمت مبلغ (60) مليون جنيه ، والله لتنفيذ عمليات الإحلال والتجديد وما تحتاجه من الأثاث والمعدات والقطارات والجرارات والمنظومات المعلوماتية (المنقبض) من التجهيزات التي يقيم مختلف مستويات الخدمة الركاب (النزير / المنقبض / المنقبض) حيث تم المخطط عدم شركات الركاب بزيادة (250) أترابوس ، وكذا المخططات المعلوماتية بتطوير محطات الركاب بالإضافة إلى تجهيز العنابر الإنتاجية وتطوير وحللات الآلات والمعدات بالبريد الهندسية لصناعة السيارات.

أما بالنسبة لشركات التجارة فقد تم تناول مقترحات هذه الشركات في مستهدف أعمالها خلال العام المالي القادم كما تم مناقشة سياسات ومخططات هذه الشركة لتفعيل دورها وتشجيع أعماله وتم التوجه إلى ضرورة الاعتماد بالفروع الخارجية لتوحيد بعض هذه الشركات بالخارج سواء بالبري أو البحرية أو الجوية ولم تقتض هذه الإجتماعات

بسم الله الرحمن الرحيم

‘ يا أَيُّهَا النَّاسُ ارْجِعُوا إِلَى اللَّهِ ذَلِكُم مَّا رُفِعَ رُأْيُهُمْ فِيهِ  
فَارْجِعُوا إِلَى اللَّهِ عَاقِبَةُ الْأُمُورِ ‘



سيد الله المحمدي

رئيس مجلس الإدارة  
وأُسرة التحرير وجميع العاملين  
بمجلة إنترناشيونال  
يشاطرون

السيد اللواء بحري  
متقاعد مدوح دراز  
رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر  
والسيد اللواء بحري متقاعد  
محمد دراز

نائب رئيس شركة المستودعات المصرية  
الأحزان لوفة لغفور له بإذن الله  
واللهما عميد عائلة دراز

اللواء متقاعد توفيق عزت دراز  
من قوأت الدفاع البحري سابقاً

أسكن الله الشقيذ فسيح جناته وألهم الله وذويه الصبر والسلوان



دكتور

أحمد عبد المنصف

أقامت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا حفل التخرج السنوي لخريجي معهد النقل الدولي اللوجيستيات وذلك تكريم للخريجين الحاصلين على درجة الماجستير من المعهد.

وقد ألقى السيد/ تامر موسى مدير عام شركة توتال لوجيستيكز للملاحة كلمة للخريجين والتي أشاد فيها بالوراء الرائد الذي لعبه المعهد في تقديم دراسة متكاملة لعلم اللوجيستيات. كما أشاد بالنور الرائد الدكتور/ أحمد عبد المنصف والذي وصفه بالأب الروحي لعلم اللوجيستيات في الوطن العربي.

وفي نهاية الحفل تم تكريم السيد/ تامر موسى ومعه درج الأكاديمية باعتباره أول الخريجين وحصوله على درجة الماجستير بتقدير إمتياز مع مرتبة الشرف.



# اللوجستيات وكيف نشأت ؟

الأستاذ / أيمن الشيخ خبير الشحن الدولي ورئيس لجنة الشحن الجوي بشعبة خدمات النقل الدولي



الأستاذ / أيمن الشيخ

نشأت فكرة اللوجستيات Logistics بمفهومها المبني نشأة عسكرية، حين بدء الفرنسيون في استخدامها في عام 1905 بهدف تأمين وصول الأغذية والأسلحة والذخائر في الوقت المناسب وبأفضل طريقة ممكنة إلى الجيش الفرنسي ... ثم استخدمت على نطاق أوسع خلال الحرب العالمية الثانية حيث كان استخدامها من أهم أسباب انتصار جيوش الحلفاء في تلك الحرب... وفور انتهاء الحرب العالمية الثانية بدأ ظهور العديد من الدراسات الأكاديمية والميدانية التي تسعى لتطبيق فكره اللوجستيات في مجال الأعمال المختلفة و تم الاتفاق على تسميتها في حينها Business Logistics وقد تبين من هذه الدراسات أن توفير ما يقرب من 40% من تكلفة الإنتاج لأى سلع في الدول المتقدمة يرجع إلى تطبيق نظام اللوجيستية.

## أنشطة اللوجستيات في مصر

نرى في مصر الآن بعضاً من مظاهر الإمتداد بتقديم خدمة اللوجستيات ولكنها حتى الآن لم تخلق بالشكل الأمثل رغم حرص معظم الشركات الكبرى في مصر كشركات الأوبئة والمصانع الكبرى على إنشاء أقسام أو إدارات اللوجيستيات إلا إنها حتى الآن مجرد سميات فقط ولا تقوم بتطبيق المعايير الحقيقية للمهنة اللوجيستيات. وهذا لا يمنع أن هناك محاولات جادة بالبحث للاستفادة القصوى من فكرة اللوجيستيات، ولكننا نلتبس لهم الأضرار نظراً لوجود الكثير من العراقيل التي تحول دون التطبيق الكامل والأمثل لفكرة اللوجيستيات في مصر .... ونأمل أن نرى تطبيق مثل هذه الأفكار الواردة من أجل مزيد من التنمية والإزدهار لحضرتنا الممبيرة.

و يكلي أن تعرف عزيزي القاريه أن 20 % من دخل ألمانيا في العام الماضي كان من أنشطة اللوجيستيات .

ويده انتشار الفكرة جغرافياً في معظم دول أوروبا وذلك سعيًا منهم لتخفيض تكلفة منتجاتهم وتحقيق المنافسة الطورية في الأسواق التي تتشابه إلى حد كبير في كل ظروفها الإنتاجية والتوزيعية . ولأن اللوجيستيات من أكثر الأنشطة الداعمة للعمليات الإنتاجية سواء قبل الإنتاج كتنظيم المواد الخام وما يلزمه من عمليات الاستيراد والتخزين والتوزيع والبيع البضائع وعمليات التجميعات البنيكية ... عمليات التجميع والتعليق ( أو بعد الإنتاج ) وحتى توصيل المنتج النهائي إلى يد المستهلك فإن هذه الأنشطة يجب أن تتم على نحو متكامل متصل للطاقات وترتيب محكم فلابد وتطبيق عليها معايير التكاليف بهدف الإستفادة القصوى وتخفيض النفقات والوقت اللازمين لتنفيذ عمل أو منتج ما .

والجدير بالذكر أنه مع مطلع الثمانينات من القرن الماضي بدأت الشركات الكبرى في العالم في إنشاء إدارات اللوجيستيات وجميعها في مكان الصدارة إيماناً منها بقيمة هذا النوع من الأنشطة وسعت أيضاً إلى خلق مناخ من التعاون التكاملية بين بعضها البعض سعيًا إلى المزيد من تدفق وتحرير السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وعافية من مرحلة المادة الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائية وبعدهم يحقق رضاء العميل وزيادة ربحية المنتج .

**التكامل في تنفيذ اللوجيستيات من خلال طرف ثالث Third - Party Logistics**

تجاء بعض الشركات إلى تنفيذ بعض أو كل الخدمات اللوجيستية من خلال طرف ثالث الذي يعتبر بمثابة وسيط بين الطرف الأول (المورد أو المنتج) والطرف الثاني (المشتري) كشركات الشحن أو شركات النقل الدولي وغيرها من الشركات الداخل في منظومة اللوجيستيات .

**لماذا اللجوء إلى طرف ثالث؟**

تكاثر تدو تجارياً أن عملية البعور إلى طرف ثالث كنوع من الفكره و هو عكس التكامل المنشود والذي يمتدح من أجله فكرة اللوجيستيات .... فقد وجد مثلاً أنه في صناعة النسيج يتم فصل عملية الصباغة عن عملية صناعة النسيج حيث أن إنشاء حوض صباغة يمكن أن يخدم عدد كبير من شركات النسيج وبالتالي فلا يوجد ما يبرر إنشاء حوض صباغة بكل شركة نسيج فيستعان بطرف ثالث لتجنيب أضرار الموارد وتحميلها لاتفاق الكثير من الأموال لإنشاء وحدات للصباغة في حين أنه يمكن الإستعانة على طرف ثالث و بما لا يخل بمنظومة اللوجيستيات .

## مقدمى الخدمات اللوجيستية


ويقدمه هي الشركات اللوجيستية إلى ثلاثة أنواع :

**النوع الأول :** يتولى سلسلة توزيع السلع مرتفعة القيمة والتي تسوق على النطاق الدولي أو ما يسمى Supply Chain .

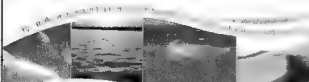

**النوع الثاني :** يقوم بتدنية أنشطة اللوجيستيات بسو متكامل يتضمن كل جزئيات اللوجيستيات. **النوع الثالث :** وهي الشركات أو الهيئات التي تقدم أنشطة للشحن كالتكامل الطيران وكوكلاء الشحن وشركات التخزين وشركات النقل بكثافة الأخرى البرية والبحرية وما شابه ذلك . وتختلف قدرات موردي الخدمات اللوجيستية من حيث أسعار خدماتهم واختيار البويع، الصادرات، الإزادات، القدرة على نقل البضائع، ومدى تغطيتها لعدد مناطق من المكاتب أو الكولاء أو الممثلين لهم ، والقدرة على التعامل مع أو تناول النواع المختلفة من المواد والبضائع المادية والخضرة وسريعة التلف وغيرهم .

وأهم ما يجب أن تتحلى به تلك الأطراف التي تقوم بتقديم اللوجيستيات هو التميزية الشديدة والمرونة والقدرة على العمل تحت أي ظروف والتعبود على التغيرات المتوغل في أواخر التشغيل والكميات والوجهات المراد نقل أو توجيه البضائع أو الخدمات مما إلى أي مكان في أي وقت والتغيرات المتوغل من حين إلى آخر في طلبات أو أوامر التشغيل من قبل طالب الخدمات اللوجيستية



ويظهر ذلك جلياً في أعمال تصدير بعض السلع أو البضائع التي تتطلب نوعاً من الفحص في أماكن إنتاجها قبل التصدير من قبل مراقبي الجودة بالمصانع مما قد يعطل تصدير شحنة ما أو تعديل أوزان وشغلها بالتأجيل أو الإلغاء أو تخفيض كميات أوامر التشغيل أو ما شابه ذلك معاً يحدث كثيراً في مجال الملاصير الجائرة وما نحوها.



# EGYTRANS

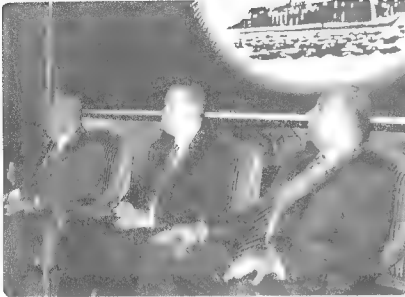



Vessel	Voyage No	ETB Alexandria	Transshipment Port
Cap Arandit	804	20/06/2020	Falchcow
Cab Progress	746	20/06/2020	Hancong
J. Grippa	22	19/06/2020	Genoa
Al wajiba	225	13/06/2020	New York
Al wajiba	225	13/06/2020	Jebel Ali
Al wajiba	512	12/06/2020	Venice
Al Ihara	512	20/06/2020	Rotterdam
Cap Aziz	807	13/06/2020	Singapore
Al mamash	227	15/06/2020	Antwerp
None	15m		

## إستراتيجية النقل والتنمية في مصر

تغطية/ محمد صابر



ضمن الإنجازات التي تتبعها غرفة ملاحية الإسكندرية وفي ضوء الدور الفعال الذي تلعبه على المستويين المحلي والعالمي أقامت الغرفة مؤتمر إستراتيجية النقل والتنمية في مصر بحضور معالي وزير النقل السيد المهندس/ محمد لطفي منصور ومحافظ الإسكندرية اللواء/ عادل لبيب وضمن لقاء موسع شارك فيه العديد من القيادات وأعضاء الغرفة ورجال الأعمال والعاملين بقطاع النقل البحري - وذلك بمفندق الفورسيزون - سان ستيفانو - الإسكندرية.

التنمية في ميناء الإسكندرية وكافة الموانئ ونحن لو تمسكنا بنقل التتبعات بكافة جوانبه ويكفيها مشاهدة الإسكندرية وهذا وعلى التطور المخطط الذي تم من خلالها ومدينة برج العرب والتغريات والمستحدثات التي تمت فيها بالنسبة للنقل والمنطقة الصناعية والصناعة تحت رعاية سيادته - وأنا يعتبر الوزير / محمد لطفي منصور الوزير لهادئ الصابر الذي يعمل في حسمته وله ثمرات جيدة وأنا أتوقع له بكل تحية واقتدار مع تميزاته بالتمارين المثمرة مستقبلاً. يصرح الوزير / محمد لطفي منصور أنه سعيد بحضوره إلى الإسكندرية وبحضوره المؤتمر معرباً أن الغرفة تعتبر وجهة مشرفة من خلال رجال الأعمال وأعضاء الغرفة. ويمن أن هذا النقل يخص كل مواطن ويصرح به يومياً ونحن كوزارة نشعر بالمواطن ونسعى لتخفيف العبء عنه وليس هذا بوجوده عساً سحرية أو ما شبه ولكن ضمن برامج وأهداف وإستراتيجيات تتبعها في الجانب البحري والبري والشهري وقطاع النقل يعتبر العصب الذي يخص النمو الاقتصادي فيجب بداية أن تعمل الموانئ بكفاءة عالية مع ربط شبكة بينها وبين الجانب البري والسكك الحديدية ويجب أن تكون التسهيلات ضمن برنامج زمني والهدف المادي يجب أن يكون طريق غير مباشرة بمعنى أنني ومنذ تولى الوزارة قال البنك الدولي أن حالة النقل في مصر لا يرضى لها وقال أن التقرير المقاد يوضح أن من خلال التنمية التي يجب أن تتسع لا تقل ميزانيتها عن مليار جنيه ووجدت أن هناك 200 مليون جنيه فقط - فبدأت أفكر في كيفية زيادة العائد والتصلت بوزير المالية ووضح أن 200 مليون جنيه هو العميلة لتوفيره فأخضنا بنسرة العائد من خلال الرسوم وهو حوالي 850 مليون جنيه وهذا هدف وبتحقق والهدف الثاني وهو الأساسي تحسين الخفصة مع مراعاة محدودية الدخل وقلنا أن التناكك لمحدودي الدخل لا يمكن أن تزيد وهذا لمؤازراتهم وعلماً بما يمر به المواطن - وبدأنا أولاً بأهداف منها مراعاة البعد الاجتماعي - فتح سبل العمل للشباب - فتح آفاق الإستثمار - تطوير وتحديث النقل - تطوير العاملين ونظم الإدارة - وهذا لأن النقل هو عصب الاقتصاد ويجب أن تطور ويحدث من خلاله حيث أيضاً يخلق فرص عمل جديدة - ووجدنا إستراتيجية جديدة للنقل البحري وقلنا إلى أحسن بين حيرة ووجدنا ما هو أفضل لمعالجة أكبر من التكامل للموانئ المصرية - وبراعة التجارة وتنظيم الإدارة وتحسين الجانب اللوجيستي حيث أن الموانئ تعتمد على صادراتها وهكذا تجذب أيضاً الإستثمارات الخارجية ومن أهدافنا ربط شبكة الموانئ بالشبكة العالمية مع السعي نحو الزيادة في تداول الحاويات والتي قدرت بأكثر من ضعفين خلال 5 سنوات ووصلنا إلى الطاقة القصوى لتداول الحاويات مع وجود إستثمارات جديدة في الموانئ - وأتمت تلمون ما تم في ميناء الإسكندرية وهذا نتفخر به جميعاً - مع إزالة العشوائيات الجديون في الطرق - واستعدادنا بفتح ميناء الخيلية بتكلفة 450 مليون جنيه ونفذه الله سوف يفتحها الرئيس محمد حسني مبارك في الفترة المقبلة ومع إنشاء أرصفة بداخل الموانئ وأما من ميناء بورسعيد فلما يعتبره الإقليم مصر والموانئ حيث إن مكانته متميز ويتم عمل مكثف من خلاله وهناك شركة (SCET) تعمل من خلال مخطط الموانئ مع بعض المستثمرين

هذا وقد قام بإقتراح المؤتمر الأستاذ/ محمد مصيلحي رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحية الإسكندرية مرحباً بالوزير وبعدها المؤتمر بإعطاء الدائم للفترة منذ بداية تولي الوزارة وبرغم إمارة التي على كاهله - ووضع الأستاذ/ محمد مصيلحي مدى التطورات الجديدة والمستحدثات في الموانئ بجمهورية مصر العربية وكافة القطاع البحري تحت رعاية المهندس/ محمد منصور وزير النقل وإمكانيات التكامل الاقتصادية والسياسية والتطلعات التي تلهمها في عهد الرئيس/ محمد حسني مبارك وحث مصيلحي على التعاون المشترك بين كافة القطاعات والأطراف العاملة في النقل البحري موضحاً أن 85% من التجارة تنقل عبر البحر فيجب أن نضاهي ونتابع تلك التجارة مع مواجهة لتحديات التي تواجهنا ونسعى يوماً نحو إستراتيجية ضبط وتحديث وحرية التجارة وتطبيق قانون النقل البحري ومتابعة التقدم والإستثمارات الموهوبة، وإلتنا على يقين أن المهندس/ محمد منصور سوف يرى لدينا إمكانيات متعددة نحو تقدم النقل البحري. ويخبر بعدها محافظ الإسكندرية اللواء/ عادل لبيب مدى مساهمة بحضوره وزير النقل ممكناً تعزيزه وإقتاراً لسيادته لدوره الفعال في كافة قطاعات (بري-بحري-شعري) مع التوسعة التي تمت على الطريق الزراعي وهذا المشروع الملائق مع وجود خطة تبنيتها الوزارة لتوسيع الطريق الصحراوي وهناك برامج أخرى نشجعها تحت رعاية سيادته وأيضاً



## تألب إستراتيجية النقل والتنمية في مصر

تغيير الجوانب الإدارية ولكننا نضمن التطوير والتحديث مع الأكاديمية مع زيادة الحوافز حتى وصلت إلى 90 مليون جنيه وهذا خاصة للعاملين بالسكك الحديدية. وبدأت قطع غيار الجوارب تشتت كل مصر منذ فبراير 2008 مع تطوير المحطات الرئيسية مثل الإسكندرية - سيدي جابر - رمسيس - الخ .

والجانب الهنري تم تطوير إستراتيجية في البيل ويدها تحدث مهندس/ عمر البقوي مساعد أول وزير النقل (عن المشروعات الإستراتيجية في قطاع السكك الحديدية) ثم اللواء/ كريم أبو الخير رئيس الهيئة العامة للنقل الهنري تطوير النقل الهنري في إطار منظومة النقل متعدد الوسائل

ثم المهندس/ محمد ندى رئيس وحدة المشاركة بين القطاع العام والخاص (أساليب المشاركة المختلفة بين القطاع العام والخاص) ثم الأستاذ/ علاء الفضيلان مستشار الوزارة لشؤون الإستثمار (الإستثمار في قطاعات النقل المصري)

ثم أعقب المؤتمر بالأسئلة لوزير النقل والذي أضاف بإجابات تفيد قطاع النقل في ختام المؤتمر ثم تكريم وزير النقل/ محمد لطفى منصور عن ما قام به من خلال التطوير والتحديث خلال توليه الوزارة.

و أما عن الطرق والكباري والنقل الجماعي فتم فتح شرايين الباد من خلال شبكة طرق موجودة من خلال الجوارب المعمرانية والسكك الحديدية وكافة الجوارب البرية والجانب الآخر لشبكة الطرق والدلتا وتحديث الطرق المفرقة إلى طرق مزدوجة بطرق حرة وهذا ضمن البرنامج الرئيسي للعاصم والطرق الحرة - والحلقة المستديرة لشبكة الطرق المزدوجة وتوزيع استثمارات شبكة الطرق والكباري غير مضمونة الإستثمارات الموجهة لإنشاء طرق حرة والطرق تفتح شرايين الباد والطرق تساعد المستثمرين والطرق تنقل الشعب من مكان إلى آخر وجرت مناقشة مع د/ أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء بينت أن الإستثمارات المحلية تتنامى إلى 28 مليار جنيه وقال أن المؤتمر الدولي الـ 11 مليار جنيه فيحدثنا عن سبل أخرى وهي مشاركة القطاع الخاص لتمويل تلك الإستثمارات.

مع سبلنا نحو الطريق العالي الذي نهدف إليه - مع التركيز على وجه قاي لأهم أكثر احتياجاً للطرق وكانت نسبة الإنجاز 60% وجه قبلي وجه بحرى 20% والمشروعات المستقبلية 54% وجه بحرى 46% وجه قبلي ولكن أياً يجب أن نركز على الوجه القبلي ، وبإعادة لتكاريه لقد تمت بإشراك 6 كبرى في الخريز الزراعي والسكك الحديدية كان لديها 700 جوارب ينقلوا الركاب منهم 400 جوارب متكتنهي وفي 2008 تم عمل 280 جوارب فقط ولكن الآن أتيه يجب أن يكون في الفترة المقبلة موارد لتحصين الشفنة مع عدم ريل الصمم على المواطن مع تحصيل الأمان والسلام وتحسين كافة الجوانب ويوجدنا أن أصعب شيء هو

## منوعات فرنسية بـ عربية

### Gerflor ، المورد الرسمي لتجهيزات أرض الملاعب الرياضية خلال دورة الألعاب الأولمبية في بكين من 8 إلى 24 أغسطس 2008

#### التجربة الميدانية التي قامت بها شركة Gerflor

قبل انطلاق الفورات الأولمبية تقوم الأجان المنظمة للحدث بتجربة ميدانية تعد بمثابة محاكاة عامة واقعية لكل لعبة. وقد ذهب فريق العمل الخاص بشركة Gerflor إلى بكين لإلقاء نظرة تفصيلية وإزالة مجموعة المواقف. وقد اكتشف هذا الفريق مجموعة مثقلة من المواقف التي يجب على الشركة أن تراهاها.

وجود صالات تمت مستوى الأرض وعدم وجود مصاعد، وجود سلالم "إمبراطورية" لعدد 650 من الصالات، مشاكل لا تسهل عمليات التزويذ ونقل وتوزيع الأثاث والمعدات، تعد الخيرات الطويلة لشركة Gerflor فيما يتعلق بإيجاد الحلول لكل تلك المواقف في غاية الأهمية.

#### التجربة الميدانية للعبة تنس الطاولة (ديسمبر 2007)

في موقع جامعة بكين صالان مخصصتان للنافسة والمران على مساحة 2175 متر مربع التركيب في 3 أيام من خلال فريق عمل Gerflor المكون من 2 في 6 مساعدين أثناء التركيب قام فريق Gerflor بإعداد 2 في صينتي لصفان دلة الأداء أثناء المنافسة.

وكان الملعب بعداً

#### التجربة الميدانية لكرة الطائرة (أبريل 2008)

في موقع مصنع تكنولوجيا بريك وإستاند بريك في صالات مخصصة للنافسة والمران.

المساحات، ملعبان للنافسة مساحتها 36 متر X 21 متر و 4 ملاعب للمران (ملعبان مساحتها 36 متر X 21 متر وملعبان مساحتها 24 متر X 15 متر) التركيب في 9 أيام من خلال فريق عمل Gerflor المكون من 2 في 6 مساعدين

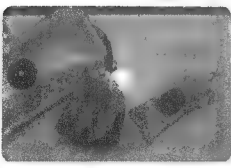
تجهيزات أرض الملاعب الرياضية Taraflex® الراصة في تغطية أرض الملاعب الرياضية في الصالات المخصصة من أكثر من 30 مليون متر مربع قامت بتجهيزها في العالم أجمع، سوف تقوم بتصديق خبرتها إلى الصين لصالح الحدث الرياضي العالمي الكبير: دورة الألعاب الأولمبية لعام 2008. من خلال شركاتها مع الاتحاد الدولي لكرة الطائرة واتحاد العالم لتتنس الطاولة ستكون شركة Gerflor المورد الرسمي لساحات المسابقات في هاتين اللعبتين.

Gerflor و التي تشارك بخبرتها في الألعاب الأولمبية الصيفية منذ دورة ألعاب مونتريال عام 1976، قد استطاعت مرة أخرى أن تستلوي الخطوات المهيمنة القليل على أساسها يتم اختيارها كمورد رسمي للمعدات الرياضية وهذا أن يتم ترشيحها إلى لجنة التنظيم المحلية من قبل الاتحادات العالمية التي تقوم بتقييم الجودة الرياضية للصفحة وأيضاً أن تقوم تلك اللجنة باختيارها على أساس ما تقدمه من أساليب خاصة بتقليد العمل بصورة شاملة وفقاً لمتطلبات خاصة.

وهكذا وتلبية لاحتياجات واستياء الشروط التي قامت لجنة تنظيم الألعاب الأولمبية في بكين بصياغتها، قامت شركة Gerflor بتقديم عرضها التي وضعت فلياً وفقاً للمتطلبات الفنية الخاصة ، من إنشائية الشرائح التي تم توقيعها في 12 نوفمبر 2007 وقد وكلت رسمياً Gerflor للقيام بتصنيع وتسليم وتركيب ملاعب الكرة الطائرة وتنس الطاولة وأيضاً تقديم الدعم الفني أثناء إنشائية الدورة وكل المعدات في نهائيات.

مع 12 ملعباً لكرة الطائرة في صينيا أماكن مختلفة ومهيمنة لتتنس الطاولة سيكون هناك أكثر من 15000 متر مربع من تجهيزات أرض الملاعب Gerflor مدة اللعب.

### نظام Frogs Air Process : أحدث ابتكار لإصلاح هياكل السيارات



قامت شركة Frogs 2000 الفرنسية بإحداث ثورة في صناعة هياكل السيارات من خلال التوصل إلى نظام مبتكر لوسائد هواء من شلتها إصلاح الهيكل المعدني وإعادة استقامة بدن إحداث أي تشويه. به. ذلك تم عرض نظام Frogs Air Process من مخزن السيارات Auto Equip الذي عقد في الجزائر في الفترة من 31 مارس إلى 3 إبريل . كما سيتم عرضه في معرض Saudi Auto shop بالرياض في الفترة من 23-27 نوفمبر 2008 .

وفي إطار تسهيله دولياً، فإن نظام Frogs 's Air Process يعد نظاماً مبتكراً على هيئة طقم أدوات جاهز للإستخدام ويعتمد على إستخدام وحدات رفع مرتبة يتم تزويدها بالهواء إذ يتم وضع وسائل الهواء داخل أجزاء الهيكل الثلاث مع وضع وحدات قياس سائلة التصنيع يتم يتم بعد ذلك ضخ الهواء في الوسائد ارتكازاً على نظام ضغط يتم التحكم فيه. ومن خلال هذا الضغط يستعيد الهيكل المعدني شكله الأساسي ويتم إصلاح أثار التصادم دون تشويه سطح الهيكل. وفي إطار عدم وجود أي أضرار أو تشويه في لوحة حرارة عالية أو أجزاء أو ألام فإن هيكال السيارة يحتفظ بخواصه الفنية الأصلية (وكذا جميع خواصه التقنية التي تفتتها شركة السيارات (عدم التآكل، لمعان، مرعاة جميع الأجزاء الإلكترونية .. إلخ).

# رؤية شاملة جديدة .. لتنفيذ دورها في السوق الملاحية

حوار لانترياشيونال مع سعيد أحمد على رئيس مجلس إدارة الغرفة

في إطار مهم غرفة ملاحية السويس والبحر الأحمر .. لتنفيذ دورها في الوسط الملاحى .. وتحقيق أهدافها الرامية إلى تقدم وإزدهار العمل بموانئ البحر الأحمر خاصة بعد تحقيق عدة إنجازات ملموسة في الدورات السابقة .. لذا أسرعت "إنترياشيونال" وواجهت رئيس الغرفة سعيد على والذي يعد ركنا أساسيا من أركان الغرفة بعد نجاحه الساحق في الجولة الأخيرة .. ووضع الملائحة التنفيذية وتشكيل خطط العمل للفترة المقبلة تتعرف عن مؤشرات تلك الخطط المزمع تنفيذها في الفترة المقبلة بمنطقة البحر الأحمر.



- هل ستوسع الغرفة في توظيف جوانب ومستويات أعضائها مع نمو وإزدياد أنشطة صناعة النقل البحري وكيفية هي هصر؟

هذا شأن مهم تدعو إليه طبيعة الأمور فكل الملاحية كيانات ونظمية نوعية الأصل فيها أنها منبر ومختبر لكل العاملين في التهيئة وعملية صناعة النقل البحري وخدماتها كما قلت من قبل وعلى ذلك فغرف الملاحية تنمو تبعاً لتوسع وتدرج الأنشطة الموجهة الآن والتي من المتوقع أن تنشأ في الفترات القادمة. وإزدياد الطلب على كل شريحة من شريحة تنوع الأنشطة والمجالات التي تنتمى إليها فالفائزون رقم (12) لعام 1964 لم يضع بعينه على المصغرة ما دامت تمثل جهات عملة في هذا النقل .. والغرف في الحقيقة أنشئت لتكون هي المعبر عن إهتمامات ومصالح وتطلعات جميع العاملين في هذه الأنشطة دون إستثناء باعتبارها أنها تجمع القوى التي يهيم تطوير أنشطة النقل البحري.

- ماهي أهم المشاكل التي تواجه الغرفة الملاحية؟

هذا السؤال يحملني أكثر حكمة عملية تقول أن أي مشكلة في الحقيقة هي فرصة متاحة للتجارب لكل مكتبة بعض الصعوبات .. فلا يوجد مجتمع على وجه الأرض يخلو تماماً من المشكلات ولاه أو تلكت المشكلات تماماً فلا فائدة وجودنا؟ وكل تغير أو تطور يهيئ معه حلول المشكلات سابقة وكذلك مع مشكلات جديدة كل طارئ دائماً نغير بنا إلى رسالة عملية عليها تدينها مجلس إدارة الغرفة ثم اختياره بواسطة الجمعية العمومية ليرتب تعليم دور الإيجابيات وتجميع دور السلبيات بهدف مواءمة وإيمان لا يرتفع وهذا هو منهجنا الذي تنبئ أن ينفذ وفي كل الأوقات.

- إلى أي مدى حدود النقائيل في إمكانات التطوير؟

أحب أن أذكر أن هذه التطلعات في مجال النقل البحري مثبتت مؤخراً أن الذين يتعاملون النقائيل تتكون لديهم مصانة وقناعة قوية للفراسخ وعلى المستوى المعنوي والعملي فإن النقائيل بإختياره نظرة مشرفة العملى يقدم لنا رؤىته تخرج تسم باسم الفكرى والفرع النقائيل بسبق من مساهماتنا اليومى الزيادة أمام التحديات والعبءات فانقائيل من أهم لوازم الإستمرار وتحقيق نتائج باهرة مهما كانت مهم وشكائيات الواقع .. وأنا في الحقيقة أرى في النقائيل مفتاحاً يفتح أبواب الإيمان بقدرتنا على تجاوز كل الصعوبات وتحقيق ما نريد بإصرار وثقة.

- ماهي توقعاتك لغرف الملاحية في المستقبل؟

أنت تتطرق إلى التاريخ وتوقع الأمور ستجد أن كل زمن يشي وفي ركابه خصائصه وعوامل إختلافه من المراحل السابقة عليه. على سبيل المثال لغرفة السويس كانت تدبر بها سفن حاويات ذات أحجام كبيرة يعقبها تطورات أخرى الصاوي والمطربين ومن هنا نشأت فلبية شامدا أن تتحمل 6 آلاف حاوية و8 آلاف حاوية يتم بها ومع ذلك فإن هناك توقعات تستند إلى حقائق تقول أن قناة السويس مستقبلياً ستحمل 10 آلاف حاوية وبعد ذلك 15 آلاف حاوية ثم إلى إستقبال سفن مستطيلة 18 ألف حاوية وفق تتابع مراحل التطوير التي جاب أن مثل هذه السفن الضخمة مستطيلة من موانئنا ويشير إلى أن السفينات والخمسة سواى في قناة السويس أو في الموانئ لابد أن تتطور إلى نوع دائم وبالتالي سيوسع ذلك من دورات التشغيل ويصمم من ثم غرف الملاحية لأعضاء رئيسياً على كل هذه الأحوال .. فغرف الملاحية لكي تضمن إستمرار تقدمها عليها أن تقرأ جيداً وتتوكل ما هو المطلوب منها ومن أعضائها على وجه الخصوص فالدائم من حولنا يتطور ويتأثر بسرعة ومصر بالتالي تتطور أيضاً وغرف الملاحية لا ينبغي أن تكون إستثناء من ذلك .. لذا فلنستغل ما في المستقبل سيرى تطور أدوات ومعدات غرف الملاحية كما وكيفا لأنه حينما تتغير المقامير تتغير الوسائل والأعمال والأفراد.

- كلمة مائة ليست أخيرة فجمعك النقل البحري؟

الذين يكونون أفراد في صناعة التجار والتقدم لابد أن تتشاك أبادهم وأفكارهم وتتلاقى لأحلامهم لتحقيق ذلك بكل الإصرار والالتزام .. لذلك سمعني بتقديم رغبة طامحة من رسالة شكر وتقدير لوزارة النقل وقطاع النقل البحري ومقنات الموانئ وجميع أعضاء الجمعيات العمومية لفرع الملاحية لجميع العاملين في مجال النقل البحري على ما قاموا به جميعاً في الفترة السابقة وأرى لكم ولجميعكم على الأمام القامة مستشهد منهم علاناً وإيماناً لى لدى شك في أنهم قاضون على ذلك على مستوى الفكر النظري والتطبيق العملى.

- كنت مع الرحيل الأول الذي شهدناه في إنطلاقة غرف الملاحية الأولى .. فما تقييمك لما قبلته هذه الغرفة في دورتها الأولى؟

- شريعة الحياة والوجود هي أن يتولى الناس على الدوام البحث من ما هو أفضل وأجدر لإعادة صياغة الأساليب وطرق جديدة لتحمل حمل المتاعج والوسائل القديمة .. هذا الترس الضاري الواسع يعتبر هو المأوى لنا على أن لا نستسلم إلى أي معقولة ليس في إمكان أحسن مما كان .. فالفرق السابقة واجت لذهي دوراً هاماً في سياق إستكمال الدولة لشتى مؤسساتها الاقتصادية ودون شك فإن غرف الملاحية أبنية مضمينة لخدمة إقتصاد قطاع النقل البحري.

- ولقد أدت الغرف السابقة دورها في إطار ما هو مطلوب منها وفق الظروف التي كانت تعمل من خلالها .. كما أدى رؤسائها السابقون واجبههم بصورة جيدة وكذلك أعضاء مجالس إدارتهم.

- أظهرت نتائج إختبارت مجالس إدارت غرف الملاحية الأولى الأخوية أنه فيس الغرفة الوحيد الذي أهدر إنتخابه مجدداً فما مبرر ذلك؟

ربما كانت أوسع السبل الإجابة من هذا السؤال هو أن أزعج أن ليس لدى الفترة على إيجابية عنه .. لكنني كنت أفضل أن ينبى عنى في تولى كل أعضائى ومجالس أعضاء الجمعية العمومية الذين شامدون بتكليفهم مستوى الأداء في الدورة السابقة .. وتفضلوا بناء على ذلك بعضى أصواتهم في الدورة الثانية .. في إختيارهم يملئ إرادتهم أن يصفونوا تكليفهم وتشريفهم في هذا الإختيار .. وأراد أن نواصل معاً صفاتنا المشرفة لاجتماع النقل البحري الذي نحن جميعاً أجزاء من .. إنهم قد أسعدوني بإسباغ هذه الثقة الغالية على .. وهى محل إعتزائى وتقديري وسوف أعمل جميعاً على تناسق وتوافق تطوير وتحسين مسئولياتنا وواجباتنا فهذا أبسط ما أرى به على هذه الثقة الكريمة ..

- ماهي مهمات تطوير أداء غرفة ملاحية السويس والبحر الأحمر في دورتها الجديدة؟

العريض هو أن غرف الملاحية ليست نقائلات أو جمعيات أهلية محلية العالين بالحق المحمود بل هي بحكم المهام والمسئوليات المتعددة والمتشعبة تمتد وظائفها ومهامها إلى الدوائر العالمية أوسع .. ومن أداء توصيل جيدة ما بين مجتمع النقل البحري والجهات المسئولة لبناء أسس للعمليات الملاحية العالمة على هذا فإن إهتمامات الغرف تقسم بالتالى إلى إلتزامات أمنية وعملية إزاء أعضاء جمعياتها العمومية وواجبات تجاه دوائر مؤسسات صناعة النقل البحري الاقتصادية والدولية لأن جميع الأنشطة البحرية في مصر تتشاك وتتكامل مع نظائرها في العالم من حيثها على استثناءه. في المرحلة الزامه فمن تنظر إلى التكامل في التفكير والأداء مع غرف الملاحية الشقيقة وأقسامها ما بين غرفى ملاحية السويس وبورسعيد وكل ذلك يتم بالتنسيق والموازاة والتكامل مع قيادات النقل البحري لكي تعمل إلى ما يضع غرف الملاحية في موقعها الصحيح.

- العالم في هذه الآلة ينجح إلى التكتل والشراكة الدولية بخطى حثيئة فماذا على إجلدة فترسكم للنقائيل؟

ذلك ما يميئنا في غرف الملاحية تعمل بشكل واضح ومفصل ويسعى دائماً لأداء مهماتها بعزم من اللصوص والشكافية التي تضمن لنا إستقرار الأمور والتطورات عقلية منفتحة على المتغيرات والتسديدات التي تحتاج إلى حبة العالين من صفات طاقى الجميع بحكم الضرورة والمصالح المتبادلة يتعاونون مع الجميع دون صعوبات أو عراقيل إقليمية أو جمود فكرى أو مفاهيم تجاوزتوا المستحدثات التي طرأت على العالم .. وما أن غرف الملاحية تعمل في إطار إستراتيجية وآراءه النقائيل لابد أن يكون لنا حضور مكثاف في ميادين التعاون والشراكة الدولية لخدمة الإقتصاد البحري وخدمة جميع الشراكات والوكالات الملاحية والأفراد العاملين في صناعة خدمات الموانئ والنقل البحري .. وتتمية القواسم المشتركة ما بين الداخل والخارج على حد مفاصل.

الشركة المصرية لتوريدات والإستشارات البحرية ش.م.م

The Egyptian Marine Supply Contracting Co.



مقر الشركة : ١٠٠ شارع بورسعيد - القاهرة  
 فرع الشركة : ١٠٠ شارع بورسعيد - القاهرة

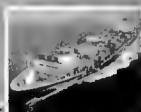


معدات وأجزاء بحرية

توريد مياه

تنوير سفن

أشغال عامة وبحرية



توريد مياه

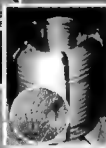


روافع ولولامها



هويات بحرية

Marine paints



حبل وأسلاك



مياه صلبة



معدات أخرى

أدوات كهربائية



أجزاء السفن



A member of ISSA

مقر الشركة : ١٠٠ شارع بورسعيد - القاهرة  
 فرع الشركة : ١٠٠ شارع بورسعيد - القاهرة

Website : www.consupegypt.com

T-mail: consup@yahoo.com



# إيجيبترانس

لخدمات وحلول النقل المتكامل عالمياً

لن نجعل النقل المتكامل سهلاً و ذا تكلفة فعالة للشركات عالمياً

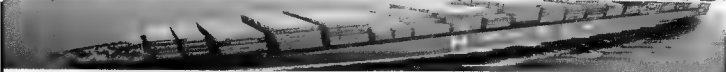


فروع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق، ١٥ شارع أحمد عزابي - برج البردي - المهندسين - ١٢٤١١ إمباص  
تليفون: ٠٢ ٣٣٤٤٨٧٧٧، فاكس: ٠١٢ ٣٩٢٠٠٧٢، موبايل: ٠١٢ ٣٩٢٠٠٧٢ (خط ١٢)  
بريد الكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg



# HMM

## HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



### Loop M

	VOY	Genoa	Bercelona	Fos	Damietta	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Yingbo	Shenzhen	Port Klang
EASTBOUND	LYNX	044 E	25-May	27-May	29-May	03-Jun	15-Jun	20-Jun	25-Jun	27-Jun	05-Jul
	BKK EXPRESS	026 E	01-Jun	03-Jun	05-Jun	10-Jun	22-Jun	27-Jun	02-Jul	04-Jul	12-Jul
	WH 601	006 E	08-Jun	10-Jun	12-Jun	17-Jun	29-Jun	04-Jul	09-Jul	11-Jul	19-Jul
	L.A. EXPRESS	033 E	16-Jun	17-Jun	19-Jun	24-Jun	06-Jul	11-Jul	16-Jul	18-Jul	26-Jul

	VOY	Shanghai	Yingbo	Shenzhen	Hong Kong	Singapore	Port Klang	Damietta	Genoa	Bercelona	Fos
WESTBOUND	WH 601	006 W	14-May	16-May	18-May	19-May	22-May	24-May	04-Jun	05-Jun	10-Jun
	L.A. EXPRESS	023 W	21-May	23-May	25-May	28-May	29-May	31-May	11-Jun	16-Jun	17-Jun

### EBX

	VOY	Manila	Colombo	Sydney	Long	Damietta	Jeddah	Singapore	Shanghai	Hong Kong
EASTBOUND	CPH Express	008 E	21-May	25-May	17-May		04-Jun		17-Jun	23-Jun
	BANGKOK	021 E	27-May	30-May	31-May	06-Jun	08-Jun	11-Jun	22-Jun	29-Jun
	Conti Singa	005 E	04-Jun	06-Jun			18-Jun	28-May	01-Jul	07-Jul

	VOY	Shanghai	Hong Kong	Yanhai	Singapore	Damietta	Karachi	Colombo	Sydney	Long
WESTBOUND	London Senator	986 W	25-May	28-May	29-May	01-Jun	14-Jun	17-Jun	20-Jun	21-Jun
	H. Renaissance	002 W	08-Jun	11-Jun	11-Jun	15-May	28-Jun	01-Jul	04-Jul	08-Jul

### MED

	VOY	Genoa	Bercelona	Fos	Damietta	Jeddah	Port Klang	Singapore	Chennai	Shanghai
EASTBOUND	FORTUNE	003 E	29-May	31-May	03-Jun	07-Jun	11-Jun	21-Jun	22-Jun	28-Jun
	Golden Wattle	003 E	05-Jun	07-Jun	10-Jun	14-Jun	18-Jun	28-Jun	29-Jun	03-Jul
	Shenzhen	024 E	12-Jun	14-Jun	17-Jun	21-Jun	25-Jun	05-Jul	08-Jul	10-Jul
	Scala	001 E	19-Jun	21-Jun	24-Jun	28-Jun	02-Jul	12-Jul	13-Jul	17-Jul

	VOY	Shanghai	Yingbo	Hong Kong	Chennai	Singapore	Port Klang	Damietta	Genoa	Bercelona	Fos
WESTBOUND	Shenzhen	024 W	17-May	19-May	21-May	22-May	26-May	27-May	07-Jun	12-Jun	14-Jun
	Scala	001 W	24-May	26-May	28-May	29-May	01-Jun	03-Jun	14-Jun	19-Jun	21-Jun
	Iris	147 W	31-May	02-Jun	04-Jun	05-Jun	06-Jun	10-Jun	21-Jun	26-Jun	28-Jun
	Efficiency	045 W	07-Jun	08-Jun	11-Jun	12-Jun	15-Jun	17-Jun	28-Jun	03-Jul	05-Jul

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4849326 E-mail: hmm@kadmar.com Website: www.kadmar.com



**FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E.)**  
**"MOUSELHY BROS."**



**YANG MING LINE**

**YOUR CONSIGNMENT IS OUR COMMITMENT**

**WEEKLY SERVICES**

**Direct Calls  
From & To**

- FAR EAST.
- U.S.A.
- NORTH EUROPE .
- WEST & EAST MED.



**[www.finmarshipping.com](http://www.finmarshipping.com)**

**Address : 3, Fernand Aklah Str., El-Messalah, Ramleh Station**

**Phones : (002-03) 48 61 239 - 48 73 078 - 48 73 951 - 48 73 500**

**Fax : (002-03) 48 40 757**



## المثوددون إلى جلاديهم

**أن يحس الإنسان بالقهر فلا غربة في ذلك على الإطلاق، أما أن يتعايش مع القهر ويتودد إلى من يقهره فهو الغريبة يعينها لا الإنسان العربي يعيش حالة قهر أبدي.. والقهر دائماً يولد الانفجار ما عدا في عالمنا العربي الممتد من المحيط إلى الخليج تجد العربي المقهور يستطيع التعايش مع القهر على أشلاء الكرامة المبعثرة التي هي كرامته وكرامة أجداده الذين علموا الغرب والأمريكان المبادئ والعلوم والأخلاق.**

الخلاص، ولا تنفي العودة إلى الله أن نعيش حالة (بروشة) وبتروا أعمالنا ونعيش خارج جانيبه الواقع، لا لم أقصد ذلك بالضبط وإنما المقصود هو العودة إلى الله تعالى من خلال سلوكيات إسلامية بعيدة عن التطرف ومن خلال أخلاقيات إسلامية بعيدة عن الغفلة والتسلط. إذا استحضرت عظمة الله في قلوبنا وإذا أمانا وثيقنا بأن الله يربحنا في إسرارنا وإعلاننا، إذا حدث ذلك فلابد أن نتفق أفعالنا وضدنا سوف تظهر النتائج المبهرة بإذن الله، لماذا لا نعيش حالة (إيمان مجتمعي) بدلاً من حالة (الإفلاس المجتمعي) لماذا لا نعيش حالة (تقوى) بدلاً من حالة (اللهضي) لماذا لا نعيش في رحاب الله بدلاً من الترس على جبل الشيطان لماذا لا نسيطر على المجتمع حالة (حب) لكل القيم والمبادئ والأخلاقيات وحب الوطن. والإخلاص له فرصة على بني الإنسان إنشئ أرواها فرصة غاية دون مزيد من أحد، فحب الوطن له متطلبات كثيرة أرى أنها لا تتوافر للأسف في الكثيرين منا.

لهم أهدنا جميعاً وظهر قلوبنا وانزع من قلوبنا الغل والصدد ولا حول ولا قوة إلا بالله العلي العظيم.

## فيما يبدو

\* العلاقات المصرية الأمريكية دخلت مرحلة الملاحظات الصعبة، الرئيس الأمريكي الذي يتميز بالبرعونة والصناعة دخل في مرحلة خريف الحكم بتوجيه سلسلة من الانتقادات الحادة للنظام المصري فيما يخص الديمقراطية وحقوق الإنسان والرئيس مبارك قد صير في تحمل أسلوب الإدارة الأمريكية... ترى ماذا تخفيه لنا الأقدار خلال الشهور المقبلة في حكم ذلك الأرنج؟

\* الصراع المحموم بين قضية الغذاء وقضية الطاقة سيؤدي حتماً إلى صراعات وحروب دولية قد تجر العالم إلى حرب عالمية جديدة.

\* التنازل الحكومي لقضية مصنع أجريوم بدمياط لا بد أن يكون قيد البحث والنراصة من لراقبين، فالعكومة تتعامل مع الأزمة بمنطق اللامعقول واللامعقول ويبدو أن أزمة المجتمع باتت أكبر من قدرة الحكومة.

\* معانز القليل يقول لرئيس الجمهورية (تلمننا الدلع في عهدةكم...) والأمرام تقول (مصر تولد من جديد) وأنا أقول... كان الله في عون مصر ورئيس مصر من أمثال هؤلاء

لكننا نعلمنا من كرامتنا بعدما لبعدنا من ديننا الحنيف الذي يحض على الفضيلة دائماً وأبداً ولا حول ولا قوة إلا بالله... فوسط الأزمات الطاحنة والإحباطات المتتالية لا يبقى أمامنا من ملجأ إلا الله سبحانه وتعالى تلجأ إليه ونستظل بظله ونحتمي بصناه فهو الواسع في وقت ضاقت فيه الدنيا على رعاياه، وهو الرحمن الرحيم في وقت انتزعت فيه الرحمة وانتشرت فيه الظالم، وهو العدل وقت ضاع فيه الحق وانتشر الباطل، وهو الجبار المتكبر في وقت تجبر فيه الناس وظفروا أنهم ملوكا الدنيا وما فيها فغشروا الفساد في الأرض ونسوا أن هناك خالق جبار قادر على ما لا تتخيله عقولهم وهو الواحد الأحد الذي يقول للشه كن فيكون.

يا رب، يا قادر.. يا جبار نتوجه إليك بقلوب مقلقة مضطربة وربع أكل الضراعة.. يا جنان من ممان إرفع صوتك وعضيق عتاً.. اللهم إخفض صغرتنا وأوطنتنا من كل سوء.. اللهم قنا شر الفتن وجنبنا سوء الأمن.. قلت في كتابك العزيز: "ظهر الفساد في البر والبحر بما كسبت أيدي الناس لنفيهم بعض أهل علوا ملهم يرفعون" صدقت يا رب فيما قلت.. يا الله ظهر الفساد واستشرى وجبر صار هو السيد وهو الأمر الثاني.. لفساد الأمم وخرباها صار يعيش في كل المواقع والأماكن.. الظالم رابت عن قدرة الحاكم.. عدم تقوى الله صارت هي العنوان.. إننا نصمي ربنا آباء الليل وأطراف النهار.. الجوازع أماننا نعيشها لحظة بلحظة ولكن ما أكثر المواقف وما أقل المتعطين.. وكأننا نعيش حالة سكر أبدي دون أن نرتشف رشفة واحدة.. لا ندري ما يدور حولنا.. لكننا نعيش نتائج ما يدور فقط والنتائج دائماً ما تعكس المقصد وتتكبر المسألة.. مقدمات تؤدي إلى نفس النتائج وتعود في دور مغرفة خبيثة.. عدم تقوى الله تؤدي إلى انتشار البركة، وقلة البركة تؤدي إلى شيع الفساد، وشيع الفساد يؤدي إلى انتشار البركة.. وهكذا نتائج تؤدي إلى مقدمات ويقدمات تؤدي إلى نتائج.

إننا في مصر المحروسة تحمل تاريخاً عريقاً وحضارة تتحاكى بها الأمم والشعوب.. أجداث الزراعة صنعوا المعجزات وأجبروا التاريخ أن يتوقف ويضع صفحاته لكي يسجل ويسجل ويسجل ومازالت نحن رغم كل ما أصابنا نعمل على التاريخ.. نعمل داخلنا شرارة كاملة تنطلق في وقت محدد تضطرم السود والقيود تلك الشرارة جزء من موروثنا الحضاري.. فلحن أصعاب موروثة حضاري يظهر في وقت الشدة والضيق والسلوكيات وتصرفات متعصبة وإن أخذت شكل العصبيّة رغم أن العصبيّة ليست عضوانية لكنها بمثابة محفز قوي يستطيع بث الحياة والروح في الهويث الحضاري الكامن، إننا كصحريين تعرضنا لأزمات عديدة عبر التاريخ الطويل وفي كل مرة نتفكض ونستيقظ ونجبر الليل اليهيم أن ينقش ونستقبل الصباح باتوارته لتعيد الظلام الطويل.. كنا نكف في الأزمات صفداً واحداً وقلبا واحداً وبدأ واحدة فنقتطم الأزمة على الأزمة ولا يبقى سوى الممن المصري الأصل..

ولو استعدينا تاريخنا وحفرتنا شرارة الموروث الحضاري لعجزنا أزمتنا الزاهية وأصرنا نمودجا بختي به الآخرين.. إننا وكما قلت مراراً وتكراراً بقنا نعيش أزمات طاحنة ومجرد ما نثر أزمة وتنشعب تبعاتها تتوالد أزمة جديدة.. قلت ذلك كثيراً حتى مللت الكلام والكتابة والقرعة ولكن هل السلبية والهروب هو الحل؟

لقد فكرت في لحظة صفاء ذهني عن المسيل الحقيقي للخروج من هذا النفق المظلم وبك الأزمة التي يعيشها الوطن لا أقصد تلك الأزمة - أزمة اقتصادية أو عالية أو حتى سياسية وإنما أقصد جوهر الأزمة (ورحلة الإحباط العام) (ورحلة القهر) تلك الأجواء والاشاعر والأحاسيس تولد عنها شعوراً عاماً بعدم الثقة بالنفس وعدم الثقة بالآخر تولد عنه الفشل وأداء مهامنا الموكلة إلينا، إننا نتحوّلنا إلى مجتمع فقد الثقة في قدراته وصار مجتمعاً بلا آماب، مجتمعاً يجب انتقاد كل الأزمات وفشل في التعامل مع كل القضاة.

إنني على يقين وعلى ثقة بأن العودة إلى الله والرجوع إلى سبيلنا الأولى هما طريق

# كيف تقوم شركتك لي النجاح .. ومنافسيك للجنون؟

بقلم / وسام غنيم



في ظل الانفتاحات الرهيبة في جميع المجالات وتغير المفاهيم في العالم أصبح النجاح في العمل ليس فقط بأن تقيم شركة أو مشروع أو سلعة أو منتج أو تقديم خدمة فقط ولكن النجاح أن تصبح المنافس الأول في مجالك وأن تقوم مسيرة النجاح إلى القمة وتحافظ بهذه المكانة والتميز والذكاء والمنافسة العلمية المدروسة.

وحتى اليوم ستعرض كتاب يتعرض لهذه القضية للكاتب العالمي جاي كاواساكي فهو يرفع شعار

"أنا تعارب صفار المنافسين بل أنتق أعداءك من الصفوة"

هذا الشعار الذي ينطلق منه الكاتب جاي كاواساكي في رصده أفكاره فالحمد القوي أو المنافس القوي يجبرك على أن ترتقي لكأنته قبل أن تغلب عليه. إما إذا اخترت منافساً صغيراً لتجاريه فإنك تخسر مهما كانت نتيجة المعركة

كيف تربك المنافسين وتغلبهم؟

حاول أولاً حل التمرين التالي

كيف تتبادر إذا ما كنت منافساً لواجهة من الشركات العالمية

اختر واحد من الشركات العالمية أو واحداً من كبار منافسيك وجرب معه أساليب إرباك السوق (market disruption)

نفسه حين المنافسة إلى أن يهزأ به؛

– مرحلة الإعداد للهرب

– مرحلة الإشتباك

– مرحلة الردع

لنجاح شركتك ويقاها في السوق

تعتبر مثلاً أن شركتك مسقط مياطرة في كوة القدم قبل المباراة لا يقتل كل فريق بوضع

خطة اللعب بل يدبر خطط البع الفرقة المنافس وأساليب عديدة ودرجة مهاراتهم وصفاتهم

الشخصية والسمانية فالفرق في مباريات كرة القدم لا يكون بالضرورة للفرقة صاحب أفضل

مهارات أو أفضل خطة وإنما للفرقة التي يتحسب لمهارات وخطة الفريق المنافس ويديرها

ويبنى خطة لانتظاره من هذه الدراسة

أولاً: مرحلة الإعداد

وتكوئها الخطوات التالية

– عرف نفسك قبل أن تعرف منافسيك اعرف نفسك وحده موقفك وقدراتك، إسل نفسك

هذه الأستة

أما هو من عمل شركتك؟

ومن هنا سوف نتحدث من منافسيك في نفس المجال

– كيف تركز شركتك على قراراً حقيقياً أو كلاً من هاتين؟

يجب أن يكون عندك رؤية واضحة من لشركه والأمر العاملون فيها بما لهم من أمال

والمحومات وعدى إحتياجاتهم لقيادة ذات رؤية واضحة

كأما هو نوع شركتك؟

كيف تستطيع أن تقيده شركتك بكفاءة ينبغي أن تركز أنماط العمل ونظام التجهيز والعهد؛

بداخلها. فطالما رؤية أنماطه الشركات؛

1 – البهرات السمان، وهي شركات مائة المجمع وصلت بالفعل إلى مراكز مرموقة بالسوق

وتعتمد على إحتراز إنجازات الماضي دون شعور بخطر يهددها وهي مثل الكثير من شركات

لطاق العام التي تتميز بالمتكثورة وانعدام الماكارة في سماعة القرار وهذه الشركات تتميز

ببطء الحركة

2 – قادة الأسواق، شركات كبيرة المجمع إحتلت مراكز قيادية في مجالها نتيجة لوجود

سلفها وخماتها تتولى الإدارة اليومية فيها زمام الأمور وهناك هذه الشركات الموارد اللازمة

للدفع عما حققته

3 – الشركات الصاعدة، شركات متوسطة المجمع تتميز قادة السوق وتسعى لتغيير

الوضع الراهن، يفتقد بعض هذه الشركات الموارد اللازمة لتحقيق إشتراكات حاسمة على

القادة ولكنها تتوخى ذلك بإمتلاكها المصالح الجوار الملمعة، هذه الشركات الصاعدة لا

تستطيع تحقيق أي كسب دين منافسة القادة فهي تكسب بل قد يخسر الكثير

4 – الصغار المليون، شركات صغيرة المجمع تتدخل الأسواق في مجامع صغيرة وحاصلة نتيجة

إلى إفة متعددة بعضها من العملاء سترهبهم من الشركات الكبيرة والمتوسطة

5 – العملاء، هم الأرض التي تحارب لكي تكسبها فليكن أن تحدث الفرق بين من

يشترى منتجك ومن منتجك ومن يستعمله

6 – أن تتعامل مع عملائك طبقاً لإستراتيجيتهم واضحة في تعاملك مع عملائك. لحفظ القادة

التالية – الإستجابة لريجات العملاء لا تعنى العملاء لا تعنى العملاء لا تعنى العملاء لا تعنى

7 – إعرف منافسك: وذلك عن طريق

1 – دراسة المنافسين وإفكارهم وقدراتهم وخططهم في أهم عوامل نجاح الشركات

2 – دراسة المنافسين تتم على مستوى الإدارة العليا فهي مهمة لا يمكن تفويضها لأقسام التسويق

3 – دراسة المنافسين ليست مكلفة بالآرة

4 – إذا وجدت فكرة جديدة لدى منافسك فلا تتردد في إقتباسها

كيف تدربس المنافسين

1 – زدهب إلى شركة منافسك تظاهر بلك أحد العملاء ورايهم وهم يبيعونك منتجاتهم.

2 – إشتري منتجات المنافسين لتطالها وتعامل مع إدارة الصيانة وخدمة العملاء لديهم وقيم

الخدمات التي يقدمونها.

3 – إستمتر في الشركات المنافسة: يحصل المستثمرون في كل شركة على تقارير عن تطور

أيضاًها المالية وقوة موقعها ومنتجاتها ومشروعاتها

4 – إقرأ كل ما يكتب من منافسيك

5 – إشارك في الإنترنت للبحث عن أسماء منافسين

6 – إعرف خصيتك: وهم أول المنافسين يتخلص دور القيادة العليا في تجهيزهم وتحفيزهم القيام

بهذا الدور وإخراج أقصى ما لديهم

7 – إعرف أذوناتك: كما أن المعارب أذونات ومهمات العربية التي يتدرب على إستخدامها إيتقنها

فهي أن تكون مثله

ثانياً: مرحلة الإشتباك

إعلم أن لكل ميدان دور المناورة العربية التي تناسب وأن المناورة التي تصلح مع شركة من شركات

البهرات السمان قد لا تصلح مع شركة من شركات الدفاتين. يمكن تصنيف مناورات الحرب

للمنافسة كما يلي

1 – هناية العزم الجورة

إذا أدرأك المنافس تخفيض أسعار منتجاته بل لتقدي به وتخفيض أسعارك لهذا الأسلوب شديد

الظهور، الأفضل أن تتأور برائع جوده منتجاتك أو جودة خدمات ما بعد البيع بهذا تخلق نوعاً

من الثقة أو التحول لصالحك.

2 – هناية الإلتك المليون

مناورة هجومية تعتمد على مبدأ "الهجوم خير وسيلة للدفاع"

يكون ذلك بعبارة تخفيضات بطرح منتج جديد تماماً في الوقت المناسب فهذه الأسواق تقسمي

هذه المناورة لتحقيق إشتراكات استثمارية قصيرة الأجل بصفة دورية

3 – هناية قوات التهور السريعة

يحاول كل منافس دائماً تأمين السوق التي يعمل بها ضد دخول أو تسلك غيره من الشركات

وهناك هنا طريقتان.

أ – المناورة الملتة الدبر: حيث تطلق الشركة الطلب على منتجها الجديد بإستعداد شريعة جديدة

من الجمهور تحتاج للمنتج ولا يتك ذلك بالترويج والرسائل التسويقية أو الإعلان بالصمف

ولأنها بإرسال عيرات من المنتج نفسه إلى المستهلك وتعويده عليه ومنحه تسهيلات لا تقدرها

الشركات القاتية

ب – المناورة الظهور الملتة الدبر: القادة الأولى لا تهتم بآية تعديلات على منتجك إلا في حالة واحدة

وجود منافس لها هذا لا يعني ألا تحاول تطوير منتجاتك القاتية بل يعني أن لا تتخذ التطويرات

إلا عندما تضطر إليها

القادة الثانية: لا تتخذ أية تعديلات على منتجك إلا بعد أن تدرس منتج المنافسين ودرجة

إستجابة العملاء له

القادة الثالثة: لأن السوق يمثل للمنافسة إلى القادة الأولى

4 – المناورة جوي الملتة الدبر

مناورة فعالة عندما تخضع الأمر بتغيير سعر السوق لصالح شركتك وضد منافسك "جويب

القانوني" هي الشرائع المقتضية من سيطرة منافسك على السوق هذه الشرائع قد تكون من

5 – عملاء منافسك أو عمل يتعاملون معه أو من منافسيه

6 – العيبي على نقاط الضعف وجهد نقاط القوة

أي لا تتنافس بالآخرين فيما يمكنكهم من نقاط قوة بل تأسس فيما يغل من نقاط ضعف

ثالثاً: مرحلة الردع

عندما تطلق المنافس إبدأ بتعزيز موقفك التنافسي وتأمين الأرض (العلام) التي كسبتها من

منافسيك وذلك بإفكارها المفاعات التالية

1 – تعزيز الجبهة الداخلية

2 – إستراتيجية الخط الكامل

3 – حول من الحزب السبيد سر فيغير

والآن بعد أن عرفك كل شيء من أصول المنافسة

تذكر الآن: تدور حروب المنافسة حول إحتلال الشركة لشرائح جديدة من العملاء أو تحوير

شرائح من العملاء ويقتلها المنافسون

2 – إقتبس الغرض

4 – حول عملاءك إلى مسوقين



## رؤية مصرية :

# دوامة المصائب أمام غياب الضمائر

بقلم / ولاء حمزة

**أصبحت تتوالى علينا الكوارث والمصائب أمام غياب الضمائر الواحدة تلو الأخرى وكأن قدر المواطن المصري أن يظل في دوامة دائمة فكلما تقدم العمر أصبح الضرر يترحم على زمان ويألي زمان والسطور القادمة ستستعرض بعض مما يعانيه المواطنين لعل يجي يوم وتستيقظ فيه ضمائرنا ونجد من يراف بجاننا .. ولا تعليق!!!**

### الفكر في عيون الصحافة

ظهرت في الآونة الأخيرة العديد من المقالات التي تؤكد على فشل الحكومة حيث أن النظام هو المسئول عن هذا الفشل ومن بين هذه المقالات كتابات كل من / محمد بغدادى و / طارق عباس بجريدة المصري اليوم اليومية وما يلت نظر في هاتين المقالتين استشهدا كتابها على دلائل ومركبة واليك بعض من هذه الاستشهادات

فشل الحكومة في إدارة إسماء القاهرة لأنه يحقق خسائر سنوية من 4 إلى 8 ملايين فطرح في متاعمة دولية لإدارته بواسطة شركة أنجيبى وقال رئيس جهاز الضباب والرياضة بكل فخر أنه منذ الشركة استقبلت أرباحاً قدرها 60 مليون جنيه سنوياً بدلاً من خسارة 8 ملايين جنيه فالكاتب يتساءل هل هناك فشل أروع من هذا .. حكومة لا تستطيع أن تدير إسماء رياضياً فكيف تدير شؤون دولة ؟؟

في العالم كله لم تكابر الحكومة بتسيير ما لديها من إمكانيات وموارد لشدة الناس وإذا فشلت رحلت حقلها على ما، الوجه أم هي مصرتها المالية فاشبهت هو الذي يجب أن يرحل!

في حد حركات الطرق خلال 2007/2008، بلغ 100 ألف حادثاً راجح ضحيتها 73 ألف مواطن بريئ .. وهذا العدد يقلو عند القتل في الحرب الأهلية في العراق ..

تدهور مركزها في القدرة التنافسية في السياحة على مستوى العالم إلى المركز 66 بعد أن كانت تشغل المركز 58 في العام الماضي كما إننا نتمثل المركز الثاني عالمياً في تدنى الأسعار السياحية بعد اليونانيسيا وبمصر لديها 60 مواقع للتراث العالمي فلماذا نلحق في المزارات الترفيهية والساحلية ولكن لدينا غيا، فالحس في تقديم الخدمات السياحية ..

في العالم كله تقصد الحكومة بعد حلول مرسات ومناشلات وأبحاث ما في مصر فالقرارات تهاجم، تهاجم وبمعا وتترتب بعد من أهم أن تأتي .. في عام 1996 أصدر القرار بإنشاء وزارة الآثار الأهلية .. وبعد عام واحد تغير اسمها وأصبحت وزارة (التنمية الريفية) ثم مسمو وزارة (التنمية المحلية) ثم أنتجت في وزارة التخطيط ثم الليت وزارة (التخطيط) ومن يدري ماذا بعد؟

في العالم كله ينتخب المحافظون والبرلمانيات ما هي إلا تجسيد حي لإرادة الشعب والتحدث باسمهم أما في بلادنا فالمحافظون يعيرون بالأمر المباشر والتأني تسول من أعضاء البرلمان خاصة بعد تجاههم بطولهم تحت القبة وانشغال بعضهم بالتزوير من تأثيرات الوزراء وكبار المسئولين مقابل فرق من مصانع عباد الله ..

في كتبتاري الكوحدات المتعاقبة منذ ربع قرن في القستر على الفاسد .. فالفسر المحترقة تصدر قرارات إيداع لانه للتعين لمثل كيش هاء، ومعهم القضاة .. فالحس من بعض رؤسائهم الذين لمهموم الحكماء .. أما العبارة (السلام 89) فقد أعلن منذ أيام ..

من سلة الأمن أن السيفية كانت سليمة وبخاية من أي عيوب وكل شروط الأمن والسلمة كانت متوفرة كلها .. فمن تقارير قوم اللقطة التي أكتد لهاها الفقيه عدم معانها فلماذا أخذت يداها .. أما الليديات والاسندة المسروقة والمياه الملوثة والقرية الفاسدة وقطع الديار المصرية فكلها جرائم ليس لها أصحاب ولم نسمع عن محاكمة مسؤول أو استقالة وزير مسيبيها ..

**يحتلون منتصف إربيل من كل عام : المدارس بلا تلاميذ وأحياناً بلا مدرسين أيضاً**

من يطعم في جلة ميدانية إلى مدارس مصر سيلاحظ أنها بلا تلاميذ وأحياناً بلا مدرسين أيضاً فهذه ظاهرة لنقل خاصة في الآونة الأخيرة حيث أن طلاب المدارس لا يذهبون إلى المدارس ويذهبون إلى كتاتبهم في كتاتبهم المخرق فهذا إعتقاداً كذا على الكتب الخارجية وهذه مشكلة .. فمن المفترض أن الفصل الدراسي الثاني عبارة عن أربعة أشهر من مختلف فترات حتى شتمت يونيو ولكن الذي حدث أنه كان شهورين فقط من نصف فبراير إلى منتصف إبريل فالمدارس أصبحت خالية من الطلاب منذ توقيت درجة حرة الجو إلى إنه بعد عيد السديم والتحدث ما جدوى .. الإلتزام بتعليم موابد الدراسة حتى يعرف يونيو إلتك هذه الحماة .. لا تحترم ولا معنى أن تنتهي المناهج التثوية العامة في شهر يوليو إلى أن التلاميذ أنقروا مدرستهم في شهر إبريل! .. فلما من إعداده النقل عن المدرسة من إعداده النقل في كتاتبهم في الشهر الدراسي وبمصر .. فلما من كتاتبهم عليه تشويق لذي الدراسة من جانب إستخدام المعلم والأنشطة ليعود ليد المدرسة الزاوية التي أنتجت لمرح أيدع معلمها وكتابها!!

**تسخر من تهديد إسرائيل يضرب السد وهناك بالفعل من قام بالسرقه والنصب**

سفرنا من إسرائيل عندما هدد يوماً أحد مجابنيها بضرب السد العالي وإكتنا أن يد إسرائيل تستطيع أن تهوت ولعنت ذلك ولكن تخيل عزيزي القارئ أن يجر اليوم الذي يسرق فيه هذا السد بواسطة لى إستمدت قارباً صغيراً!!!! نعم هذا ما حدث بالفعل كابل طول 290 متراً حسب رواية صفح المعارضة، 220 متراً حسب رواية صفح الحكومة .. ليست هذه مشكلة .. ويزن حوالي 2 طن .. كابل بهذا الحجم سرق بالفعل من السد !هكذا هو العائد الثالث من بومه والسؤال الذي يطرح نفسه كى نحمي أنفسنا من تهديدات العدو ونحن لا نستطيع حماية السد العالي من المصريين أين حراسة السد؟ أين رجال الإنقاذ كيف نضمن حماية الأمن القومي لنا توسط أسلحة الفلانة من طائرات وقنابل وصواريخ أين .. واين .. واين؟

**ما الهدف من إرباك المواطن المصري وإستمرار؟**

من يتعمق النظر في وقت قرار إنشاء المحاكمات جوبتني (جولان - 6 أكتوبر) وإعادة التقييم الإبراري لعد من المحاكمات ليراجح أنه قرار سياسي جدا بعيد النظر إن كان البحث عنه الإصحاح أو التمسح وكان الحكومة أرتعت من الشغب أن يتصرف عن التفكير في مشاكله الأساسية ومنها أزمة الخبز وفلا، الأسعار ..

لماذا قرار جاء للمواطن العادي مفاجأة حيث أن كثير من المواطنين بدو أن تتوه أصبحوا تهاجم لحافة الفصيل القليل الذي يسكن في الجبل المقابل أصبح تابع لحكومة أخرى إلى حين أنه في أوروبا والدول القائمة لا يستطيعون تغيير أسم شارع دون استئذان سكانه أو قطع شجرة دون أخذ موافقة جهرائها ولكن الاستعداد التي تطرح نفسها الآن هل هذا القرار سيقت دراسات خصوصاً فيما يتعلق بخدمات النقل والمواصلات والتفت الإبرارية الخاصة باستحداث هذين المحافظتين الجوبتني أيضاً هل من الظفر فيما سيديانه المواطن العادي التابع للمحافظتين من تغيير كل بيانات واستقرار أقرار رسمية جديدة خاصة به وإتلائه من بيانات وشهادات ميلاد وجواز سفر وأبش، شهادات الوفاة والمخاض وغيرها .. وكان المواطن المصري العادي بين في بعض في أزمات متلاحقة .. فما هي قيمة الفرد العادي أمام هذه القرارات العشوائية؟

وما هو هدف الكاتب، الذي اختير في دائرة تم أصبح في حين جرافيا تابع لحكومة أخرى؟

في وصف السد إربان لظاهرة تهريب الفيق؟

في عهد حكم الشاه إيران تقصد ظاهرة تهريب الفيق من الأفران كما هو الحال الآن في مصر حين يجري عدم الصعايت على مرمق مساقي ما أدى إلى وجود أكلة حلقية وفي أزمة طواير الفيز الشعبية في كل أنحاء مصر ..

في إيران أرتد الشاه تحجيم هذه الظاهرة فتحركت واستجابات على الفور الكوادر الأمنية السرية وأخذت مرسوم يقضي بإعدام كل من يذنب بتهريب الفيق من الأفران إلى أحد أفران (طهران) كل الحدث والعبرة والأعتبر لكل أفران إربان حيث تم إعدام صاحب الفيز بيوتن أيضاً أفراناً بالكوادر وإعدامه تم إعدام ظاهرة الفيز بكوادر ولكن في مصر ماذا فعلنا؟

لقد تقصد الظاهرة بصورة لا يضافية حيث أن الأفران تستطيع للشيكارة رنة 50 كجم يسفر 8 جنيهات ويبيعها في الأسواق السواء يسفر 100 من الجنيهات لكثير .. فلماذا من تقايط العقوبة لونه المبرين عن فرض حرايت واستجابات حتى تم استرداد جزء من كرامة هذا المواطن ..؟ من كتاتب الجهات المختلفة لعل هذه الأزمة يسفر وقت ممكن رافة بالمواطنين الفائق.

**هل أصبحنا حقاً من أكل لحوم "العصير"؟**

في العام الماضي صرحت الصحف بأنه تم تسليق جراد 160 حماراً إلى الصين ووقتها تبني أحد نواب الشعب بتكليف طلب إحاطة واستجواب لهذا الموضوع والأستة التي تطرح نفسها هي أن لحوم هذه الصنير بدأت أصبحت حقا من أكل لحوم المعير فهذا قضيتان فشيون تم إبن الصنير ولم يكتد ضمن قضايها الإربان حيث تم الكشف عن ذلك باتتوان في أجهزة الأمن والجهاز الطبي البشري كما أعترف أحد الجرائز المنشائين أنه يقوم بإعداد وتجهيز لحوم الحيوانات لأطباء ويوما الناس على أنها لحوم طازجة بعد إلقاءهم ببعض الطعام المستورد أو بعد إضافة كميث لا يساها بها من الملح والتوابيل كذا لم يهرهه حتى لا يتكبد .. اتعرف على إنها لحوم فاسدة من يدري ويرك جيباً أنه لم يجرى ويقال أحد هذه اللحوم وسد غياب الحقيقة .. أتمنى أن يجي يوم تستيقظ فيه ضمائرنا قبل فوات الأوان حيث يوم المصري



## آخـر صـيـحة : حذاء يـكـبر مـع صـاحـبـه !!

حذاء قـريـد للـأطـفال يـوفـر عـلى الأـمـل عـاء البـحـث عـن حذاء جـديـد لأطـفالـهـم بـيـن الدـيـن والأخـر لـأنـه يـكـبر كـلـما يـكـبـر قـدم الطـفـل!!  
وقـال أـحـد مـؤمـي الحذاء الجـيـد : أن الحذاء الـذي طـرـح فـي الأسـواق الـبريطـانـيـة يـتـنـد ثـلاثـة مـقاسـات و يـنـصـف و هو ما يـعـنـي أنـه يـمـكـن تـوسـيـعـه ثـلاثـة مـرات و يـنـاسـب الحذاء الجـيـد الأـطـفال الـذيـن يـمـانـون مـن يـوجـد قـدم أكبر مـن الأخرى

- أحسن وقت لإعطاء النصيحة عندما نطلب منك.
- تجاهل حقيقة لا نعلم أنها غير موجودة
- عداوة العباس أقل ضرراً من مودة الأحمق.
- أعرف الكلمة التي ينطق بها لسانك حتى لا تضر الآخرين وأنت أولهم .

## دنيا المرأة نصائح 2008 للمرأة

### ريجيم السلطة

مع ريجيم السلطة يفقد الجسم 3 كيلو جرامات من الوزن في أسبوع واحد يشترط أن يتم تناول وجبة كبيرة من السلطة مرتين في يوم وكل منها تحتوي تقريبا على 200 كالوري وهذه حرارية أي ما مجموعه 400 كالوري في اليوم ويمكن إختيار الـ 400 وحده حرارية المتبقية حسب نوع وريجات الإنسان على إعتبار أن جسم الإنسان يحتاج إلى 800 وحده حرارية

ومن المهم جدا شرب كوب صغير من عصير الكرفس قبل نصف ساعة من موعد الأكل لأنه يساعد على الريجيم كثيرا

### عالم حواء واقعية طبيعية لمحاربة التجاعيد

فأما المرأة البنية: يستخدم بهرس ثمره من مخلوطة بالين ويوزع على البشرة ثم يزال بعد 15 دقيقة باماء الفاتر

فأما كريم العسل العالي: يدها 4 ملاعق كبيرة لبن و 2 ملاعق عسل أبيض ثم يضاف إليه 10 ملاعق كبيرة كريم أساس وصغار البيضة و ١٠ نقاط من زيت المر ويتم خلطهما جيدا لمدة 3 دقائق ثم يوضع في الثلاجة

فأما كريم شمع الطاويز البيضاء للريجيم: يذاب ملعقة ونصف ملعقة كبيرة شمع النحل وملعقة صغيرة لانولين ويتم تسخينهم ثم يضاف زيت اللوز وزيت اربنتين ويقلب 2 ملعقة كبيرة جلسرين في 6 ملاعق كبيرة ماء الورد ثم يضاف الإثنان للخليط السابق ويقلب حتى يتماد

### أفضل عشاء لريجيم صحي

- فتلة متوسطة من الجبن القريش مع الفشار والطماطم
- ممنوع أكل أي نوع من أنواع الشبوات
- ممنوع شرب المشروبات الغازية ويفضل مشروب طبيعى ساخن

### وصفات ذهبية لجمال شمتيك

#### علاـة تـفـقـ الفـقـيـة :

- يمكن إستخدام مرهم زيت البطيخن
- يمكن إستخدام مرهم ممكن من زيت جور الهند ونصف ملعقة من الكاكاو وملعقة زيت البطيخن ويتم إذابتهم في برطمان زجاجي صغير ويوضع على قدر من الماء الساخن بعد غلق البرطمان جيدا مع تحريكه حتى الإنتزاج تمام

#### كـرـيـم العـسـل لـلـجـمـيـل الفـقـيـة

ملعقة عسل نحل ونصف ملعقة شمع العسل وملعقتين من زيت اللوز ويتم عمل الكريم بإذابة المكونات ووضعهـم فـي برطمان للإستعمال اليومي

### الحصول على أسنان بيضاء خالية من التسوس

2 ملعقة كبيرة من أوراق الزمبة الطازجة، 2 ملعقة كبيرة ملح الطعام

توضع أوراق الزمبة والملح في وعاء وتفق لعمل عجينة وتوضع في فرن دافئ حتى تصبح عجينة صلبة وبعد ذلك توضع بسحقها ووضعها في زجاجة مغلقة الأحكام ولتنتظر يومين ثم يدينى باستخدامها وأفكرى أسنانك ببودرة الزمبة



## فـنـجـان شـاي يـومـيـاً يـضـيـد خـلايا المـخ :

أكت آخر الدراسات أن شرب فنجان شاي يفيد المخ حيث يبطن تدهور الخلايا ويحافظ على سلامة العقل ويقول الباحثون في سنغافورة أن الشاي له فائقة طويلة من الفوائد حيث تبين أن مادة "الكاتشين" الموجودة في الشاي تحمي خلايا المخ من تراكم البروتين المدمر على مدار السنين مما يساعد المخ على الاحتفاظ بقدراته

## العلاقة بين الزواج السعيد والصحة

أكد فريق من العلماء الأمريكيين أن هناك علاقة تربط بين الزواج وبين الأحوال الصحية فالزواج السعيد يسبب في إنخفاض ضغط الدم بالنسبة للزوجين مما يترتب عليه استقرار حالتهم الصحية بالمقارنة بالزوجين المصابين بالتماسة الزوجية مما يؤدي إلى ارتفاع ضغط الدم ويتم استقرار الحالة الزوجية بالشعور بالرضا والإقتناع بظروف الحياة وقلة الضغوط العصبية التي يتعرض لها في حياتهما.

## من عالم الأحجار الكريمة

- \* الـأـلـاقـ: يـقـنـد الـهـيـنـد أنـه يـجـهـيـم مـن الشـريـر.
- \* الـفـيـقـ: يـقـري الثـمـاعـة يـومـيـن المـرء عـن أي ذـي.
- \* الـفـيـقـة : يـسـتـخـدم كـتـعـويـدة شـد سـقـوط الفـارس مـن عـلى ظـهـر فرسـه.
- \* الـأـوـالـ: يـقال أن عـقـدا مـن الـأـوـال يـحـفـظ الحـيـاة و يـحـافـظ عـلى لـون الشـعر الأشـقـر.
- \* الـأـلـاقـ: أـعـتـقـد القـداـم أنـه عـلاج خـارج لـلـاضـطـرابـات النـفسـيـة و الـجـسـديـة و عـلاج شـاف لـلـزفـيـف و مـرأـض الـلـب بـيـنـما أـعـتـبـره الـيـونـانـيـون رمـزاً لـلقـوة و مـهـنـدا جـيـدا لشـعـور بالـغـضـب كـما أنـه يـضـفي الإحـسـاس بـاسـعـادـة و الفـرح.

## من هو قاسم أمين؟

هو محبر المرأة المصرية من مواليد 1863م ورحل في 23 أبريل 1908 ، صاحب كتابي "المرأة الجديدة" و"تحرير المرأة" ، بعد وفاته بقليلين عاماً أدلت أرملة ( لو أن كان زوجي حب لكان يرضى عما وصلت إليه المرأة - آنذاك - من تحرر واستقلال)!

لما بالك عزيزي القارئ لو كان يعيش في القرن الـ 21 !!

## علاقة السياسة بالزهور

كما هو معروف دور الزهور ونباتات الزينة والهبة ولكن تعدى ذلك إلى السياسة فقد إكتسبت بعض الزهور كشارات لدول مثل اللوتس رمز لصر الفرونية والرياحان لآلاتيا والأرز للبنان وبلغ القرنفل كما يقول المؤرخ التاريخي إبراهيم علاني حدا من إعجاب الناس به لدرجة ماري إلفانويت إمبراطورة فرنسا كانت زهرتها المفضلة وكانت تخفيها في ملابسها كما جعل أحد الملوك في العصور الوسطى حاشيته يمشفون القرنفل قبل التحدث إليه لتعريف ورائحته العطرية من أفواههم أما زهرة الينفسج فهي زهرة وطنية في أثينا القديمة وزهرة نابليون بونابرت المفضلة.

## حكمة العدد :

لا يوجد إنسان كامل .. إن تقع في حبه



# الهندسية للحاويات

ش.م.م.

## أنشطة الشركة :

### شحن وتفريغ :

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لتسليم البضائع العامة والعبوات

### خدمة تشغيل ساحات :

مزاولة أعمال تداول الحاويات والإقامة المزدخلة بها من أعمال التحميل والتفريغ والتفتيش والتفحص والتفتيش بالساحات وكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة

### خدمة الحاويات :

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشخيص الحاويات (تفحص)



[www.ship-crew.com](http://www.ship-crew.com)

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - مسايا باها - الإسكندرية  
تليفون: ٥٨٤٢٣٣٩٨ (٠٢) فاكس: ٥٨٤٢٠٢٨ (٠٢) ص.ب: ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية

# DCHC

DAMIETTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

*2007-2008 1st 500 5th 2008*

Strategic location

Professional staff

Super post panamax quay cranes

Most modern yard equipment

Advanced information system

High productivity and competitive charges

DCHC has begun carrying out ambitious plan since 2006 by supplying two super post panamax quay cranes followed by other two besides, taking action in making study to increase water depth along side the terminal quay to be 16m. also, to increase the quay length to be 1450m.

In addition to state - of - the - art information system That will support the terminal capacity to reach 1.8 million TEUs.

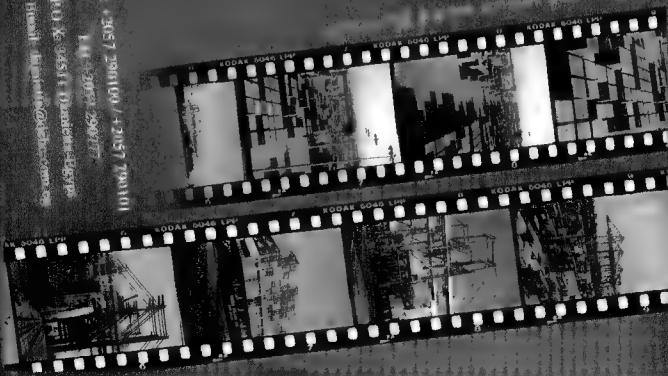


Tel: +2057 2981100 / +2057 7981101

Fax: +2057 2981177

P.O. Box 245111, Damietta - Egypt

Email: [info@dchc.com.eg](mailto:info@dchc.com.eg)





# فندق ميريديان هيلوبوليس

## سياحة

### راي عام بفندق ميريديان هيلوبوليس



أقام نادي روتّا ربي مدينة نصر برئاسة الأستاذ / حلمي السعيد اجتماعهم الدوري بفندق ميريديان هيلوبوليس بحيث استضافوا أبطال المسلسل العربي الشهير "كسبية راي عام". للمسلسل بطولة الفنانة الراحلة يسرا و الفنان القدير سامي العدل، وهذا لمناقشة أحداث المسلسل واستبدال الحوار من حيث الأداء المثير الذي جعل هذا المسلسل رأي عام المجتمع.

وبحضور ليلف من سيدات المجتمع وأعضاء النادي كان في استقبالهم مندوب فرج مدير عام الفندق ونهال زمر مديرة الاتصالات التسويقية والعلاقات العامة حيث تناولوا جولة تذكارية مع الضيوف، عقب إتمام الشواهد أشاد الجميع بحسن المعاملة.

### منظور جديد

### بفندق ميريديان هيلوبوليس



فنادق و منتجعات ستاروود العالمية علامة تجارية قوية تناسب روح العصر وهذا لقد نظمت إدارة فندق ميريديان هيلوبوليس دورة تدريبية تدور حول "ثقافة الخدمة" علي مدار خمسة أيام حيث شارك في هذا التدريب جميع رؤساء ومديري الأقسام بالفندق و أنت شخصياً رتا طعمه "ثقافة التدريب" ثقافة الخدمة" للفنادق و منتجعات ستاروود العالمية منطقة الشرق الأوسط وبالتعاون مع "هاوتيتاب الهلالي" مديرة قسم التدريب بالفندق ليكون فريق ميريديان هيلوبوليس أول فنادق ميريديان بمصر أنتت هذا التدريب.

ويظهر في الصورة التذكارية عمود فرج مدير عام فندق ميريديان هيلوبوليس يتوسط فريق عمله المشاركين في الدورة.

### نجوم

### بفندق ميريديان هيلوبوليس

استضاف فندق ميريديان هيلوبوليس طاقم تصوير المسلسل التلفزيوني (عسكر و مرامية) الممثل عرشه عن قريب في الشاشة الصغيرة. للمسلسل بطولة عزت أبو عوف ومنحت المسلسل من إنتاج عبد العزيز السركي الذي أبدى إعجابه الشديد لشاء تصوير مشاهد البوليساي مطبق رجال الأعمال (الرويال كلوب) حيث أبدى إعجابه أيضا بالخدمة المتميزة المعروفة بها في فندق ميريديان هيلوبوليس.

ويظهر في الصورة من اليمين نهال زمر مديرة الاتصالات التسويقية والعلاقات العامة حمدوح فرج مدير عام الفندق بالإنابة الفنان عزت أبو عوف والمخرج عبد العزيز السركي.



### المطرب اللبناني الأصل بفندق ميريديان هيلوبوليس



أقام مطربا المطرب جاي ماتيوكيان فرنسي لبناني الأصل بفندق ميريديان هيلوبوليس، وهذا لإحياء حفل بالجامعة الألمانية بالقاهرة.

أشاد المطرب الشهير بإمكانيات الضيف بالفندق حيث الخدمة المميزة المعروفة بها بحسن الضيافة المعروفة بها فندق ميريديان هيلوبوليس.

ويظهر في الصورة التذكارية من اليمين مني أحمد مشقة العلاقات العامة حمدوح فرج مدير عام فندق ميريديان هيلوبوليس، المطرب جاي ماتيوكيان محمد إدريس مدير إدارة المبيعات والتسويق و روجر جاسبر مدير أعمال المطرب جاي.

### أسبوع تايلاندي

### بفندق ميريديان هيلوبوليس

في إطار النجاح والتشجيع الذي حاز به "مشاويدي" المطعم التايلاندي بفندق ميريديان هيلوبوليس حيث اكتسب سمعة أفضل الطعام، نظم فندق ميريديان هيلوبوليس أسبوع الأكلات التايلاندية من أشهر الطهاة التايلانديين و علي هذا الإطار حضر سعادة سفير مملكة تايلاند "تريابون تيتال" حفل عشاء مع نخبة من السفراء ومنهم سعادة سفير برونائي "محرم بن بيا" سعادة سفير كندا "فيليب ماكيتون"، سعادة سفير اندونيسيا "عبد الرحمن محمد فلشبر"، سعادة سفير الهند "جويثانان"، سعادة سفير كوريا الشمالية "يانغ ميونج سون" وسعادة سفير ميانمار "يو سو ميديت"، سعادة سفير اللين "اوسكار جي فاينزيلولا"، سعادة سفير فيتنام "لي تيان با"، سعادة سفير كوريا الجنوبية "دال مو شانج" وممثلي عن دول ماليزيا سنغافورة واليابان والأمريكية اليابان و جامعة الدول العربية و كان من ضمن المدعوين أيضا باربي كارين المدير الإقليمي لمنتجعات ستاروود مصر و مدير عام فندق ميريديان الهرم.

و كان في استقبال السادة كبار الزوار مندوب فرج مدير عام الفندق محمد إدريس مدير إدارة المبيعات والتسويق، أحمد يوسف مدير الأغذية والمشروبات ونهال زمر مديرة الاتصالات التسويقية والعلاقات العامة.



# ملتزم إنترناشيونال



تهنئ أسرة قطاع النقل البحري  
الأستاذ/ محمد صلاة الزين وعروسه  
رحاب أحمد بالزفاف السعيد



تهنئة للخطوبة المباركة من شركة تنمية  
ميناء السفينة للعروسين  
محمد كامل و شيما صابر



أسرة تحرير المجلة تهني الزميلة  
وسام غنيم والأستاذ طاهر طوسون



في حفل عائلي أمت خطوبة الأنسة/ مريم  
إبنة الأستاذ/ محمود زكي نصر  
والسيدة/ فهمية حسني حسن  
بقطاع النقل البحري إلى  
المحاسب/ إبراهيم علي ألف مبروك



أسرة قطاع النقل البحري تهني  
الأستاذ محمد السيد وشحاته وعروسه  
شيما بالزفاف السعيد



فريق كرة القدم بنادي سبورتنج مواليد 1994

حصل فريق كرة القدم  
بنادي سبورتنج مواليد  
1994 على المركز الأول في  
دوري الإسكندرية وحصل  
اللاعب أحمد عبد الله من  
نادي سبورتنج على لقب  
أحسن لاعب بالإسكندرية  
وذلك للمجهودات التي يقوم  
بها كابتن الفريق يوسف  
طنطاوي والمدرب المتميز  
كابتن فاروق

تم تكريم المهندس/ نادية حماد مدير إدارة الصيانة وكبير المهندسين بهيئة موانئ  
البحر الأحمر، بلقب الأم المثالية، من نقابة المهندسين المصرية وذلك لما قدمته من  
عطاء متواصل اتجاه أسرته.. وما قامت به من أعمال جليلة في مجال عملها  
مع حالتها الثمانية بمرور الربعة والنحاح  
عبد الرحمن مصطفى



يهني الريان/ أحمد رياض زوجة تجله الريان/ عمرو أحمد  
رياض المرشد بشركة سوميد الأستاذة/ غادة محمد عبد الفتاح  
العبيدة بتجارة الإسكندرية قسم إنجليزى جامعة الإسكندرية  
لحصولها على درجة الماجستير في إدارة الأعمال الدولية  
وقد شكلت لجنة المناقشة من  
أد فريد النجار أستاذ إدارة الأعمال  
والبحوث  
أد فريد أسد التمويل بالكلية  
أد علي مسلم أستاذ إدارة الأعمال المساعد بالكلية  
مع أطيب التمنيات بمرور 50 سنة



آية محمد سعد



جولى حسن فوزى



بتول عمرو



فاروق مورو

من جدو فاروق مورو



نتيا مصطفى سعيد



عبد الرحمن محمد على



جيهان محمد على



نوران محمد على



**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY**

[www.mscegypt.com](http://www.mscegypt.com)

**m  
sc**  
**EGYPT**



**Daring to be different**

**Hot Line 19673 (19 MSC)**

**Head Office: 55 Sultan Hussein St.**

**Tel: +203 4884000**

**Fax: 203 4884001**

**Customer Service 203 4884008**



# AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION

From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



**ORACLE** CERTIFIED  
PARTNER